

3 1761 11726590 0



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117265900>



Supreme Court of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2007

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-4/75-2007
ISBN 978-0-660-63498-2



This logo represents the cover stock only.
The text is printed on a different FSC stock
made from 100% Post-Consumer Waste.

Foreword

Departmental Performance Reports are a key component in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and Canadians. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports according to the Government of Canada Reporting Principles (provided in the *Guide to the Preparation of the 2006–2007 Estimates* available at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp). These principles are the conceptual foundation upon which the reports are prepared and they are consistent with current recommended public reporting practices.

Based on these principles, an effective performance report provides a concise, coherent, reliable, and balanced account of an organization's performance in relation to its plans and expected results. It focuses on results by reporting not only the activities and outputs achieved, but also the progress made towards achieving outcomes - the enduring benefits for Canadians and Canadian society. It sets performance in context, associates performance with plans and expected results (explaining any changes), and discusses the key risks and challenges that affected organizational performance. An effective performance report has strong linkages between resources and results to show what was achieved through the sound stewardship of public funds. It also reports on results realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations. Finally, the report is credible because it uses objective, evidenced-based information to substantiate the performance reported.

This Departmental Performance Report, along with those of many other organizations, is available at the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers seeking a high-level, whole of government overview of the federal government's contribution to Canada's performance as a nation should refer to *Canada's Performance 2006–07*, available online at the same Internet address. Structured around four broad spending areas (Economic Affairs, Social Affairs, International Affairs and Government Affairs), *Canada's Performance 2006–07* serves as a guide to the 90 Departmental Performance Reports and includes a whole of government view of actual spending as well as selected highlights from departmental and agency performance reports. The electronic version of *Canada's Performance* links to the relevant Departmental Performance Reports, which contain additional information on performance and resources.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers is important to ensure that Departmental Performance Reports and other Estimates documents are enhanced over time.

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5



Supreme Court of Canada

Performance Report

**For the
period ending
March 31, 2007**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Nicholson', written over a horizontal line.

The Honourable R. Nicholson
Minister of Justice and
Attorney General of Canada

Table of Contents

Section I: DEPARTMENTAL OVERVIEW	1
A. Message from the Registrar	1
B. Management Representation Statement	2
C. Summary Information	3
D. Summary Departmental Performance	4
E. Link to Government of Canada Outcome Areas	10
Section II: PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME AND RESULTS	11
A. Expected Result: Process cases without delay	12
B. Expected Result: Independence of the Court	15
C. Expected Result: Access to Court services	16
D. Expected Result: Access to information	18
E. Expected Result: Productive workforce	20
F. Expected Result: Sound management	20
Section III: SUPPLEMENTARY INFORMATION	23
A. Organization of the Office of the Registrar	23
B. Financial Tables	26
Section IV: OTHER ITEMS OF INTEREST	55
A. For further information	55
B. Listing of statutory and departmental reports	55
C. Legislation administered	55

I: Departmental Overview

A. Message from the Registrar

Performance Reports have a tendency to focus on new and unusual achievements and to gloss over accomplishments in ongoing activities. For the Office of the Registrar, which has a stable mission from year to year, it is of primary importance to underline its notable performance in attaining its ongoing goals and objectives and secondly to highlight the results achieved in dealing with special challenges.

Expected results in ongoing strategic priorities were met or exceeded as demonstrated by the statistical evidence regarding workload and by feedback regarding quality of service.

With respect to special initiatives, the highlight of the year was the report resulting from the Registry survey on client satisfaction. It indicated clearly that the services offered to litigants meet their needs and rated the staff as courteous, accessible, knowledgeable and efficient and as providing high quality information. These ratings reflect the high caliber of all of the staff of the Supreme Court and their dedication to the work of this national institution.

The survey also canvassed litigants' requirements and preferences with respect to modes of service delivery, confirming that service in-person, by telephone, by mail and on-line is expected. This result well illustrates the on-going challenge facing the Office of the Registrar of maintaining numerous channels of communication, both from a human and a financial perspective. Clearly, multi-channel communications will be required for the foreseeable future to appropriately serve the Court's internal and external users. The Office of the Registrar will build on this year's successes, such as the new Library Management Service, with next year's anticipated successes, such as posting factums on the Court's website.

The Office of the Registrar derives its successes from the foresight and motivation of its staff to pursue new avenues to deliver services, while maintaining highly reliable processes and systems. Next year's challenges in this regard will be particularly daunting as we will be moving from years of planning towards the implementation of the Court Modernization Program, a program consolidating four major projects: Courtroom AV/IT, Electronic Document and Records Management System, Electronic-Filing and Word Processing. This modernization initiative will profoundly transform internal processes and enhance service delivery.

Success will require competent and dedicated staff. The Public Service Employee Survey confirmed that the Court can rely on such. However, in order to maintain this situation, it is necessary to devote effort to the retention and recruitment of a workforce to meet the requirements of a modern court. We hope that the implementation next year of an integrated human resources and business plan, which has also been in the planning stages, will help the Office of the Registrar in this regard.

I am confident that the staff is ready and proud to rise to the occasion in its dedication to serve the Canadian population.

B. Management Representation Statement

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2006-2007 Departmental Performance Report (DPR) for the Supreme Court of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2006-2007 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the Supreme Court of Canada's approved Strategic Outcome and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.

Name:


Anne Roland

Title:

Registrar

Date:

September 7, 2007

C. Summary Information

Reason for Existence

As the final court of appeal, the Supreme Court of Canada serves Canadians by leading the development of common and civil law through its decisions on questions of public importance. The mandate of the Supreme Court of Canada is to have and exercise an appellate, civil and criminal jurisdiction within and throughout Canada, which it meets by hearing and deciding cases of public importance. In accordance with the *Supreme Court Act*, the Supreme Court of Canada consists of the Chief Justice and the eight Puisne Judges.

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada exists to provide the full gamut of services the Court needs in order to hear cases and render decisions, and serves as the interface between the litigants and the Court. The focus of this report is the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada.

More detailed information on the Court's responsibilities, the hearing process and judgments is available on the Internet (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

Financial Resources (\$ million)

2006-2007		
Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
27.8	31	29.5

Human Resources (Full Time Equivalents)

2006-2007		
Planned	Actual	Difference
190	192	2

Status on Performance

Strategic Outcome: To provide the best possible decision-making environment for the Supreme Court of Canada.				
			2006/07	
Priority and Type	Program Activity - Expected Result	Performance Status	Planned Spending (\$ million)	Actual Spending (\$ million)
1. Process cases without delay (ongoing)	Process hearings and decisions- <ul style="list-style-type: none"> ▸ Independence of the Court ▸ Process hearings and decisions promptly 	Exceeded expectations	21	22.9
2. Provide information (ongoing)	Process hearing and decisions - <ul style="list-style-type: none"> ▸ Access to Court services ▸ Access to information 	Successfully met	3.1	2.6
3. Manage risk (previously committed to in 2004/05)	Process hearings and decisions - <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sound management 	Successfully met	0.9	0.5
4. Build capacity (previously committed to in 2004/05)	Process hearings and decisions - <ul style="list-style-type: none"> ▸ Productive workforce 	Successfully met	2.8	2.7

D. Summary Departmental Performance

Operating Environment and Context

The environment within which the Office of the Registrar must carry out its activities is continually evolving. The legal environment is becoming increasingly complicated and technological advancements place ongoing pressure on the Court to update its facilities and services. In addition, the Office of the Registrar is faced with greater public demand for information and services, all in the context of a changing and highly complex judicial

environment. The globalization of the law, democratization, human rights issues and the Canadian Charter of Rights and Freedoms create an environment where the Court is regularly faced with high profile issues for resolution. The pressure on the Court to “get it right” is unrelenting and daunting, which in turn places significant demands on the staff of the Office of the Registrar who are required to undertake in-depth research and analysis, respond to requests for information from the public and media, and provide assistance to the litigants and lawyers.

Changes and trends in court administration include:

- **Reduced caseload of the Court.** The workload of the Office of the Registrar in terms of caseload has been very stable over the last 10 years (around 90 appeals and 600 leave applications per year). However, in 2006, the number of cases decreased to about 80 appeals heard and 506 applications. The impact of the reduction in applications for leave will be reflected in the number of appeals heard in 2007. It is not likely that this reduction in caseload will be permanent. In general, cases have become more complex.
- **Continued focus on electronic exchange of information.** Electronic tools continue to be more prevalent in the way courts are interfacing with the public as well as in the manner in which courts exchange information. There is an increasing and continuing expectation from stakeholders for electronic access (e.g., in the courtroom, library). Courts are adopting different e-filing practices depending on the nature of their caseload. The number of electronic cases from the lower courts is increasing. This highlights the need for greater interoperability with court users and between courts, and has important implications regarding public access to court files, and the development of common information standards with respect to e-filing and how judicial information is created, kept and moved through the court system.
- **Changes regarding access to court records.** A Model Policy on access to court records was issued by the Canadian Judicial Council in August 2006. Recent legislative changes, such as new privacy legislation, have implications in terms of privacy and on-line access to court information. The Office of the Registrar undertook a project to adapt the Model Policy and develop a policy for electronic access to appeal factums that would be suitable to the requirements of the Court. A draft policy was developed and should be implemented during the next Fiscal Year.
- **Increasing number of cases involving secrecy, privacy and security concerns.** There is more sealing of documents. Practices and policies vary between provinces and courts, and the SCC must be able to deal with these differences. This has implications in terms of the ability of the Court to identify and manage sensitive court files, and requires a more integrated approach by the Court, greater adaptability, increased tightening up of our processes, additional safeguards in our case management system, and greater staff awareness. The Court has implemented policies and procedures to handle sensitive Court information.
- **Increased sharing of information on processes and practices between courts.** Increasingly, courts are sharing their experiences, on such matters as e-filing, performance measurement, etc., in a more honest and forthcoming fashion and at an

earlier stage, including successes, failures, and lessons learned. For example, the Office of the Registrar is increasingly working in close collaboration with other legal communities on e-filing and information and data management. These exchanges of information have become more structured, through such mechanisms as the Association of Canadian Court Administrators (ACCA), and the creation of other venues such as a Canadian Court Centre of Technology (CCCT).

Benefits to Canadians

The importance of the Court's decisions for Canadian society is well recognized. The Court assures uniformity, consistency and correctness in the articulation, development and interpretation of legal principles throughout the Canadian judicial system. Its jurisdiction is derived from the *Supreme Court Act* and other Acts of Parliament such as the *Criminal Code*.

During 2006, the Court considered roughly 500 applications for leave to appeal, heard 80 appeals, and rendered judgment in 79 appeals. The following table shows statistics on the Court's caseload for the past ten years.

Caseload 1996 to 2006

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cases Filed											
Complete applications for leave to appeal	561	637	604	585	642	621	523	550	568	544	506
Notices of appeal as of right	43	34	30	15	17	21	13	12	12	16	7
Applications for Leave											
Submitted to the Court	573	615	572	458	640	668	498	609	559	575	477
Granted	67	68	70	60	84	79	53	75	83	65	55
Percentage granted	12	11	12	13	13	12	11	12	15	11	12
Appeals Heard											
Total number	118	104	106	75	78	96	72	82	83	93	80
As of right	49	37	30	19	14	17	16	16	13	13	13
By leave	69	67	76	56	64	79	56	66	70	80	67
Hearing days	82	76	71	55	57	62	51	56	61	62	56
Appeal Judgments											
Total number	124	107	92	73	72	91	88	81	78	89	79

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada benefits Canadians by providing the services that the Court requires to hear cases and render its decisions, by providing information and giving access to the Court and its services, by processing hearings and decisions promptly, and by assuming a leadership role within the legal community.

By providing information and facilitating access to information on the Court, the Office of the Registrar ensures that:

- Litigants and the legal community are well-served;
- The general public is well-informed of the workings and decisions of the Court;
- The media can report on Court decisions and their effects in a fair and impartial manner;

and

- The work of the Court becomes better understood both nationally and internationally.

The responsive and efficient service provided by the Office of the Registrar to litigants and the legal community means smoother legal proceedings, better use of public funds, and less stress on litigants and employees.

As the highest court in Canada, the Supreme Court of Canada sets precedents for other courts and tribunals. The Office of the Registrar plays a leadership role in court management. The Office of the Registrar benefits the federal, provincial and international judicial communities through the exchange of information and best practices on various topics such as case management, e-filing, and reporting of decisions.

Overall Results of the Office of the Registrar

The Office of the Registrar was generally successful in meeting expectations identified in its 2006-2007 Report on Plans and Priorities. Section II of this report provides more detailed information on results; however, the highlights are included here, as follows:

1. **Process cases without delay.** The Office of the Registrar continued to make improvements in the time lapses between the filing of application for leave and the decision between application for leave, and the date leave granted (or date notice of appeal as of right filed) and hearing. However, the elapsed time between the hearing and judgment increased for the second year in a row. This priority is also measured by feedback regarding quality of service. The Office of the Registrar engaged a private sector firm in 2006/07 to conduct a client satisfaction survey of recent Registry Branch clients, including counsel, agents and self-represented litigants. The overall feedback from clients was very positive, with three out of four respondents indicating they were “very satisfied” with the service they received, and virtually all respondents (99%) stating they were “satisfied” or “very satisfied”.
2. **Provide information.** This priority is focussed on the provision of information to stakeholders outside of the Office of the Registrar (such as the public, the media and the legal community) as well as to internal users, and as such is addressed by a wide range of activities. Overall, considerable progress has been made in this area. The survey conducted of Registry Branch clients (see paragraph above) reflects positively on the Office of the Registrar’s efforts in this area. A draft policy for electronic access to appeal factums was developed, a special web portal for self represented litigants is near completion and detailed specifications for access to electronic records in the Courtroom during the hearing of an appeal have been finalized. Internally, progress was made through commencement of work on an enhanced information management infrastructure. Finally, the Office of the Registrar was a key player in the planning and organization of the 2006 Annual General meetings of the Association of Canadian Court Administrators (ACCA) and the Association of Reporters of Judicial Decisions, which offered a further, if informal, means of providing information on the Court.

A key achievement was the development of a file classification plan, which is an important component of the Office of the Registrar's planned Electronic Document and Records Management System (EDRMS).

3. **Manage risks.** The Office of the Registrar has made progress towards this priority by implementing an integrated approach for identifying, assessing and managing all risks facing the Court and the Office of the Registrar. Security continues to be a key concern in terms of risk management, and the Office of the Registrar continually reviews and revises the security regime. Key activities undertaken during 2006/7 include:
- Development of a security policy which will be finalized in the new year.
 - Approval of the Business Continuity Plan framework & detailed Business Continuity Plans.
 - Submission of Management of Information Technology Security (MITS) report.

A significant risk over the past number of years has been the age and condition of audio visual equipment in the Courtroom, and the absence of modern information technology equipment. The audio visual equipment, while being regularly maintained, is old, and has had service problems which have lead on occasion to some operational issues. The absence of information technology equipment has left the Court lagging behind lower courts, and has resulted in a continuous reliance on paper-based means of presenting cases. Both of these issues have been recognized, and in October 2006 with receipt of Effective Project Approval, the Office of the Registrar launched the Courtroom Audio-Visual / Information Technology Project, which is addressing these concerns.

4. **Build capacity.** This priority includes a number of elements, and progress was made in each of these as follows:
- a. People capacity: The Office of the Registrar has a motivated and committed workforce, as is demonstrated by consistently positive Public Service Employee Survey results. However, recruitment and retention of staff with the required skills continues to be a challenge. In addition, the Office of the Registrar devoted considerable efforts towards the enhancement and formalization of a Human Resource planning process. At the end of the fiscal year, the Office of the Registrar was very close to completion of the first draft of the resulting Human Resource plan. Another priority was the integration of Human Resource and business planning. For the first time, Human Resource considerations were a formal part of the individual sector business planning processes. Work remains, however, in order to have an fully integrated (i.e., including Human Resource and asset considerations) business plan for the Office of the Registrar as a whole.
 - b. Information management / technology capacity: Many enhancements were made to the Office of the Registrar's information technology infrastructure aimed at increasing the infrastructure capacity and increasing alignment with Treasury Board Secretariat requirements and industry standards. The back-up process and related tools were upgraded and enhanced, a new Storage Area Network was acquired to prepare for the implementation of the Court's EDRMS solution, upgrades to the

Active Directory were planned, and Business Continuity and Resumption Plans were fully reviewed and updated. Many IT security upgrades were implemented in line with the Management of Information Technology Security Standard (MITS) and the availability and reliability of IT systems remained high. The EDRMS allows the initiation of an interface design between the new product and the existing Case Management System using a new development framework (.Net) and which corresponded to the development of metadata standards, the refinement of the Office of the Registrar's information classification plan and retention and disposition schedules, and the revamping of some operational processes to maximize efficiencies in an electronic context. The introduction of a significant amount of new technologies and products brought a need for revamping the existing IM/IT processes, which were reviewed and adjusted in line with the *Information Technology Information Library Standards* and best practices. Finally, the introduction of digital audio visual technology in the courtroom provided the Office of the Registrar with an opportunity to achieve a greater degree of integration between its information technology infrastructure and audio visual products, which will facilitate management and sustainability.

A key focus for building capacity was the ongoing upgrade to the Library Management System to enable the Court and the staff of the Office of the Registrar to filter and search through the hybrid print and electronic legal collections in the Library. A new online catalogue was launched in both intranet and internet versions (for access by the general public) in May 2006, and in December 2006 and January 2007, open URL software and a federated search engine were integrated to enable seamless searching across multiple formats.

- c. Processing capacity: The Office of the Registrar continued to focus on service improvement and performance measurement during 2006/07. To improve efficiency and enhance functionality, particularly with respect to the flow of electronic records the Office of the Registrar embarked in the winter of 2006/07 on a major court modernization program, consolidating the courtroom systems AV/IT Modernization Project, the E-filing Project and the Word Processing Upgrade Project. In the Library, as a result of the implementation of the new Library Management System, a number of products previously distributed in print format, have been re-engineered to allow for electronic distribution to Members of the Court and staff of the Office of the Registrar. Enhanced Tables of contents are added to records to improve the search experience, and journal contents services are delivered in electronic format and linked to full-text online.
- d. Facilities: Progress towards completion of the two projects identified in the 2006-07 RPP was mixed. Effective Project Approval and funding for the Courtroom Audio Visual and Information Technology Project were received. The requirements and design phase of the project was completed, followed by a successful "proof of concept" or pilot to ensure the feasibility of the design. By the end of the year, the acquisition of the equipment, furniture and software required was well underway. The project to redesign and refit the East Entrance

was underway in November 2006 when service problems were encountered, ultimately forcing a suspension of work in January 2007. Construction resumed in the new year with a new contractor, and is expected to be completed by fall 2007.

E. Link to Government of Canada Outcome Areas

The Supreme Court of Canada is at the apex of the judiciary branch of the Canadian government, and a fundamental institution in the Canadian democracy. It is aligned with the Government Affairs outcome area as found in the Whole of Government Framework, as it supports all other outcome areas.

II: Performance by Strategic Outcome and Results

The Office of the Registrar of the Supreme Court has a single strategic outcome - *to provide the best possible decision-making environment for the Supreme Court of Canada*. This single strategic outcome is supported by one Program Activity - *Process hearings and decisions*, defined as the provision of services the Court must have to render its decisions as the Court of last resort. The principal responsibilities of the Office of the Registrar are to provide a full range of administrative and support services to the Judges and to manage cases coming to the Court.

The planned results in support of this are:

- To process hearings and decisions promptly;
- To ensure the independence of the Court as an institution within the framework of sound public administration;
- To improve access to the Court and its services; and
- To provide the information base that the Court needs to fulfill its mandate.

The performance management framework of the Office of the Registrar also includes performance indicators related to a Productive Workforce and Sound Management. The following table identifies the performance indicators applicable to each expected result.

Expected result	Performance indicator
Process cases promptly	<ul style="list-style-type: none">• Feedback regarding quality of service• Quality of technology• Elapsed time for processing cases• Quality of library services
Independence of the court	<ul style="list-style-type: none">• Perception of institutional independence• Identification of potential conflict of interest
Access to Court services	<ul style="list-style-type: none">• Time to respond to requests for information• Effectiveness of rules• Quality of protocol services• Quality of electronic access to Court services and information• System availability• Provision of media access• Physical security
Access to information	<ul style="list-style-type: none">• Access to case information• Quality of storage, retention and preservation of Court information• Library collection

Expected result	Performance indicator
Productive workforce	<ul style="list-style-type: none"> • Motivated and committed workforce • Skilled workforce
Sound management	<ul style="list-style-type: none"> • Conformity to Management Accountability Framework (MAF)

The remainder of this section reports on the Office of the Registrar's performance against each indicator.

A. Expected Result: Process cases without delay

Since the fundamental and on-going priority of the Supreme Court is to hear cases and render decisions, it follows that the ultimate and fundamental priority of the Office of the Registrar is to process cases without delay. Key performance indicators are feedback regarding quality of service, elapsed time for processing cases, the quality of technology in place, and the quality of library services.

Feedback regarding quality of service. Stakeholder satisfaction is monitored on a qualitative basis through feedback from the Judges and the legal profession. During 2006/07, this was supplemented by a formal survey of clients' (counsel, agents and self-represented litigants) satisfaction with various Registry Branch services, including assessment of the scope, quality, efficiency and effectiveness of the services and information provided.

- **Feedback from the Judges.** The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of satisfaction regarding the quality and timeliness of professional and administration services provided to them by Court staff. Feedback has generally been very positive. The Judges are anxious for the Court Modernization project to be completed.
- **Feedback from legal community.** The Registrar regularly meets with external legal agents to obtain feedback on service delivery. For example, feedback is obtained through the Canadian Bar Association/Supreme Court of Canada (CBA/SCC) Liaison Committee, as well as committees such as the Court Ottawa Agents Practice and Procedures Committee (COAPP) and other informal communications with the legal community. The overall level of satisfaction is high. Key ongoing requirements from counsel are the need for responsive and efficient service, and the demand for electronic access to information.
- **Feedback from clients.** A survey of Registry Branch clients was conducted between February 1st and 23rd 2007. The full list of 299 clients appearing before the Supreme Court in 2006 was contacted to complete the survey, with 178 (or 60%) responding. Clients were asked to provide feedback on the quality of Registry Branch services, hours of operation, communication channels, Registry Branch staff, and the SCC website. Their feedback was very positive. Three out

of four respondents stated they were “very satisfied” with the service they received, while virtually all respondents (99%) were “satisfied” or “very satisfied”. Hours of operation were deemed acceptable, while a small percentage would prefer longer service hours. Most clients use the phone or online communication channels, but satisfaction is higher among those who use in-person, fax or mail. Registry Branch staff were deemed to be courteous, accessible, knowledgeable and efficient, and to provide high quality information. Virtually all respondents were “satisfied” or “extremely satisfied” with the calibre of Registry staff. The Court website was viewed positively, although not as strongly as other service areas. Areas for improvement were found to be the *Rules of the Supreme Court of Canada*, which could be more complete and clear, as could the guidelines for preparing the electronic copy of the factum on appeal. Evidence also indicated a requirement to take steps to ensure the most commonly used communication channels, particularly the online channel, provide the same level of service as the more traditional, yet less complex, channels.

In 2006-07, the Library participated in the LibQual+ Canadian Consortium benchmarking survey, as part of four Canadian government libraries involved in this major service quality study of over 200 academic and research libraries. The LibQual+ survey evolved from a conceptual model based on the SERVQUAL instrument, a popular tool for assessing service quality in the private sector. Only internal clients were surveyed. Results will be evaluated in 2007-08 and used to develop innovative ways to improve library service.

The Office of the Registrar refined a number of business processes during 2006-2007, for example:

- The latest revision to the *Rules of the Supreme Court of Canada* was drafted and adopted, and training materials were provided for the Judges, court staff and outside counsel. The changes have been implemented without any difficulties.
- A comprehensive procedures manual for all Registry operations was finalized.
- A comprehensive guide for conducting media lock ups on the release of selected Court decisions was written and adopted.
- Court case and administrative records management were consolidated under a single manager.
- The workflow for the production of the Bulletin of Proceedings, in its new bilingual format, was improved.
- A Program Management Office was created to coordinate activities of four major projects : Courtroom AV/IT, EDRMS, E-Filing and Word Processing software upgrade.
- A communications services function was created, consolidating communications activities and accountabilities from various branches and

laying the ground work for a communications centre of expertise.

- Implementation of open URL software and federated searching to enable searching across the hybrid print and electronic legal collections in the Library.
- Redesign of the Library intranet to conform to common look and feel standards.
- Implementation of library self-circulation kiosks and automation of interlibrary loan services to external libraries were integrated with the Library Management System (LMS).

Elapsed time for processing cases

The Office of the Registrar maintains monthly statistics on the Court's caseload and backlog, and produces a public annual statistical report. Detailed information on the case load is also available on the Court's Internet site (<http://www.scc-csc.gc.ca>). The number of leave applications that are waiting and ready to be submitted has been maintained at a stable level of under 70 cases. Over 90% of leave applications were decided within six months of filing.

Average time lapses over time for processing cases in 2006 are shown in the table below. The average time between filing an application for leave and the decision decreased slightly in 2006. The average time between the date leave is granted and the hearing decreased more significantly. The average time between the hearing and the release of the judgment increased in 2006, representing the second consecutive year this has increased.

Average Time Lapses (in months)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Between filing of application for leave and decision on application for leave	4.4	3.5	3.9	5.2	5.4	4.3	5.7	3.9	3.7	3.7	3.4
Between date leave granted (or date notice of appeal as of right filed) and hearing	11.8	10.9	12.0	11.1	12.5	11.4	12.2	10.5	9.4	9.1	7.7
Between hearing and judgment	3.0	2.8	2.8	5.4	5.8	5.6	5.6	5.1	4	5.2	5.9

Quality of technology

Information technology continued to be a major focus during 2006-2007. Existing technology groupings include standard office/desktop tools, courtroom technology (e.g., Audio Visual equipment), in-house applications such as the Case Management System, off-the-shelf commercial applications (e.g., Human Resource Information System (HRIS), Free Balance, Library Management System), security, web applications and support hardware and infrastructure. Major projects are underway to introduce an enterprise-wide EDRMS, to support electronic filing, to upgrade the Court's word processing software, to completely revamp the Courtroom's audio visual systems and to introduce information technology to the courtroom, in addition to regular ongoing updates and upgrades to IT infrastructure and desk top applications.

Quality of library services

In addition to serving the Supreme Court, the Library provides services to lawyers appearing before the Court, to the Federal Courts (Federal Court of Appeal, Federal Court, Tax Court of Canada), to members of the Bar and, by special permission, to others in the legal field. Through a variety of resource sharing agreements with Law Society and Courthouse Libraries and through inter-library loan networks, the Canadian public is able to benefit from the historical and current legal collections in common and civil law. In 2006-2007, the second phase in the renewal of the Library Management System was made a priority, to ensure that the Court's library users would have the required functionality to effectively access the extensive hybrid, print and electronic collections. Use of the interlibrary loan system was heavily promoted to law libraries across the country. Seamless access to electronic and print journals was made possible through the introduction of open URL technology, while a federated search engine enables Library users to search across multiple data bases and the internet.

B. Expected Result: Independence of the Court

At the apex of the judiciary, the Court decides cases of public importance that affect Canadian citizens and governments. In this context, the Office of the Registrar must ensure that the institutional independence of the Court is clearly safeguarded within the framework of sound public administration.

Perception of institutional independence

Appropriate arms-length relationships must be maintained with Parliament, the Department of Justice and the Central Agencies. The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of comfort that the Supreme Court is maintaining its institutional independence. The Office of the Registrar also receives informal feedback from ongoing relationships with international, federal and provincial jurisdictions, and takes action where appropriate.

The Court indirectly supports its institutional independence by its active participation in the international community of judges and jurists, and by acting as a focal point for foreign visitors interested in the administration of justice in Canada. The Court's jurisprudence is regularly considered by courts in other countries. The Court receives and organizes visits for many delegations from the four horizons, for sharing of information on modern court management processes (59 official visits were held in 2006). Office of the Registrar staff and the Judges have also been participating actively in international associations by providing a selection of decisions from the Court's database for distribution to their members and attending their meetings to discuss issues of common interest.

Identification of potential conflict of interest

The Office of the Registrar has put in place controls to identify and track potential conflicts of interest on the part of the Judges, the Registrar and the Deputy Registrar. The *Rules of the*

Supreme Court of Canada have been amended to require litigants to advise the Court of any perceived potential conflict of interest when filing documents. An automated tracking system ensures that Judges are not placed in a situation of perceived conflict of interest.

C. Expected Result: Access to Court services

The Office of the Registrar must ensure that the Court is accessible and that it provides services and information to litigants and counsel in a timely manner. The survey on Registry Branch services (summarized in Section A., above) provided useful feedback on how clients view the accessibility of Court information.

Time to respond to requests for information

In large part requests for information were answered within established service standards. Feedback from stakeholders has been positive. There were few complaints. Improvements have also been made to the web site to facilitate access to information on a self-serve basis. Enhancements made during 2006-2007 include media web portals, an educational web portal and video, information management business rules for Judges' papers and a reworked University of Montreal web site for Court decisions (Lexum).

General enquiries and requests for information by the public are increasing, resulting from a better-informed and demanding public and from the captivating issues debated in Court cases. The number of phone calls, e-mails and letters from the general public are more demanding. In 2006, the Court Records staff responded to 2,719 requests from internal and external clients for information on Court related files and documents, and 7,125 files or parts thereof were retrieved for these clients. Through improved statistical reports, Court Records is now able to monitor service standards. Over 95% of requests were dealt with within the established service standard of 48 hours. Phone calls at the Registry were also answered within established service levels by the receptionist. Only 6.7 % of the calls over a sample eight week period went to Registry voice mail. All calls, however, were returned within one business day. Further, Court Operations staff must maintain current and complete information regarding the progress of all cases before the Court, parties and counsel involved, hearing timetables and all decisions on motions, applications for leave to appeal and appeals on the Court's public Internet site, as well as announcing major events in a case and upcoming schedules in news releases. As well Court staff publishes in house and on the internet the Bulletin of Proceedings and the official Supreme Court Reports.

As is found to be the trend in most courts across the country, there are an increasing number of self represented litigants coming to the Court, as is shown in the table below. These litigants need more assistance than those who have counsel, putting extra demands on staff. In 2006, 299 letters were sent to self represented litigants, 50 of them included information kits to assist them in putting together their application for leave to appeal.

Percentage of leave applications filed by self represented litigants

Years	Leave applications filed by all litigants	Leave applications filed by self represented litigants	% filed by self represented litigants
1999	585	111	19 %
2000	642	117	18 %
2001	621	117	19 %
2002	523	106	20 %
2003	550	92	17 %
2004	568	114	20 %
2005	544	103	19 %
2006	506	115	23 %

Effectiveness of rules

Ongoing revisions are made to the *Rules of Practice of the Supreme Court of Canada*. These are drafted after consultation with outside lawyers on the Court Ottawa Agents Practice and Procedures Committee (COAPP) and the Canadian Bar Association/Supreme Court of Canada (CBA/SCC) Liaison Committee. A major overhaul of the rules was done in 2002. Since then, suggestions for minor adjustments have been collected and revisions proposed; these came into force in October 2006. Overall, Court rules are effective and up to date. Feedback from the COAPP and CBA/SCC Liaison Committee is generally positive. Recommendations for improvement from the Registry survey will be addressed next year.

Quality of protocol services

Protocol services include organizing special events of the Court (including receptions, dinners, conferences, lectures, and unveilings), receiving dignitaries and visitors officially invited by the Court (national and international), and providing assistance to Judges when travelling internationally on behalf of the Court. Overall, the feedback regarding the protocol services has been positive. Events are perceived to be successful. No major concerns have been identified, and service improvements are made on an ongoing basis.

Quality of electronic access to Court Services and Information

The Supreme Court web site continued to be the object of enhancements that aimed at improving the timely availability of information about cases and hearings. Bilingual summaries are prepared for each leave application and posted on the Court's website, which is updated on a

daily basis, and therefore has current case information. Development of a web portal for self represented litigants commenced in 2006/07 to be implemented in 2007/08. Hard copy instruction packages were also updated. The Office of the Registrar continues to be fully committed to its phased approach to e-filing, with the intention of having all appeal documents e-filed for all Fall 2008 cases.

Systems Availability

A key concern is the dependability of audio-visual systems in the courtroom. Short term fixes were implemented in 2005-2006 and 2006-2007 pending the longer term improvements that will result with the realization of the Courtroom Audio Visual / Information Management / Technology project. As well, an emergency back-up system to provide the basic capability to continue a hearing in the event of audio visual system failure was acquired.

Provision of media access

The lock up system for important judgment releases is now well-entrenched and suggestions for improvements in media relations are received via the Court's media committee. A main focus of the Courtroom AV modernization project is the enhancement of the broadcast quality for the media.

Physical Security

Activities undertaken to maintain and improve security levels included:

- **Implementation of recommendations resulting from 2004-2005 Security Audit.** Security policies and procedures for the Office of the Registrar were developed or enhanced as appropriate and will be further refined in the next fiscal year. The update to the Office of the Registrar's business continuity framework and plan was completed and tested in 2006-2007, and will be kept current through ongoing maintenance and regular testing, and adapted as required in accordance with the government's best practices and the *Continuity of Constitutional Government* orientation.
- **Security awareness.** A security awareness program delivery agenda was formulated. Furthermore, the *Security Guide for the Judges of the Supreme Court of Canada* was updated and distributed in conjunction with one-on-one security briefings conducted with each judge.

D. Expected Result: Access to information

The Office of the Registrar undertook a number of initiatives to develop and implement a strategy for managing and accessing information, including the Intranet/Internet, systems and repositories for communicating information, storage and handling of archival information, and preservation of electronic information (e.g., VHS, DVD, microfiche). Implementation also includes the information infrastructure (e.g., governance, documentation, and training). These improvements will reduce duplication of information, improve access to information, ensure better presentation of information and support knowledge sharing and transfer.

Access to case information

The Office of the Registrar must ensure ease of public access to information such as Court decisions, as well as ease of access by Judges and employees to historical case information and other legal documents. Case information is available in electronic format, although there are still limits to accessing documents on file. Enhancements to the Court's Case Management System are ongoing as users rely heavily on this application. The Office of the Registrar currently provides access to the Case Management System logic through the website, and is exploring the possibility of expanding this access to additional information and documents, including the electronic factum. Online reports are being created to satisfy the growing demand from counsel for information. A draft policy for access to court records, including access to factums, on the Court's website was developed in 2006-2007; following comments, it was approved in May 2007, and will be implemented during 2007-2008.

Quality of storage, retention and preservation of Court information

The Office of the Registrar has a well established records management function for legal files. An audit of the information management function was undertaken in 2004-2005, addressing both legal and administrative records. The audit made a number of recommendations to be implemented over a four year period intended to make improvements in governance structures, control mechanisms, policies and practices, risk management and information for decision-making. Implementation of many of the recommendations has commenced, including extensive preparations for implementation of an Electronic Document and Records Management System (EDRMS) in 2007-08. Work done included definition of requirements, selection of system, training strategy and application architecture.

In preparation for the implementation of the EDRMS, a file classification plan, metadata profile and retention schedule were developed. The development process for these tools included extensive user consultations, thereby encouraging buy in by staff to information management initiatives.

Library holdings

With approximately 350,000 volumes, the Library of the Supreme Court provides the research base for the Court. The Library's extensive collection comprises statutes, law reports, periodicals and treatises from major common and civil law jurisdictions, including Canada, the United Kingdom, the United States, Australia, New Zealand, France and Belgium. Its print and microform holdings are supplemented by access to a vast range of electronic legal resources and databases. It is also enriched by a valuable collection of rare books printed in the 16th, 17th and 18th centuries pertaining to the common law of England and the civil law of France.

In 2006-2007 the Library completely redesigned its intranet site to fully exploit the capabilities of the upgraded Library Management System and the peripheral softwares implemented over the course of the year, including the ability of users to effectively access the best available copy of a journal, in either print or electronic formats. Additionally hundreds of bibliographic records were enhanced with electronic tables of contents, and linked to full text.

E. Expected Result: Productive workforce

The key indicators are a motivated, committed and skilled workforce.

Motivated and committed workforce

The most recent Public Service Employee Survey indicated a continued high level of commitment to the organization. Responses were positive across all areas of the survey. Of particular note are responses indicating that 99% of employees responding are strongly committed to making their organization successful and agree that their organization is a good place to work, and that 97% of respondents are proud of their work units. However, while the overall responses are positive, the Office of the Registrar recognized areas for improvement, and identified three priorities for action: learning and career development, human resource training for employees and managers, and communications between employees and supervisors and from senior management.

Skilled workforce

As is the case with many small agencies, the Office of the Registrar has difficulty in recruiting and retaining staff. Historically, recruitment has been difficult for specialty positions, namely among librarians and jurilinguists. Retention is an issue among support organizations, as the Office of the Registrar is not able to offer many opportunities for career advancement, and employees leave to obtain promotional opportunities. The Court Modernization program adds to this difficulty with the creation of new responsibilities and new positions. These challenges have been identified and reflected in a staffing plan, and have been further highlighted in the Office of the Registrar's human resource plan.

F. Expected Result: Sound management

The Office of the Registrar has continued to improve its management practices, and carries out a yearly assessment of its practices against the government-wide Management Accountability Framework.

Conformity to the Management Accountability Framework (MAF)

The Office of the Registrar completed a management capacity assessment in 2002, and an action plan for improved management practices in 2003. The management initiatives have been integrated into the organization's business plans. Key areas where steps have been taken during 2006-07 to improve management practices include:

- **Risk management.** The Office of the Registrar updates its corporate risk profile on a yearly basis as part of its strategic planning. In the way ahead, the Office of the Registrar wants to be more specific about actions that will be put in place to address high priority

risks (through more detailed mitigation plans), provide managers training in risk management, and finalize the development of its business resumption and business continuity plans.

- **Management, Resources and Results Structure (MRRS).** The Office of the Registrar completed Step One of the MRRS Roadmap by updating the Program Activity Architecture to better reflect the programs and activities carried out. This new PAA will form the basis for reporting in 2008/09. The Office of the Registrar has a performance measurement framework in place, consisting of 19 indicators, which are a combination of qualitative and quantitative factors. Performance is monitored twice a year, first at the annual fall strategic planning retreat, and once at year end. Performance information is drawn from a number of sources, a key data source being the Case Management System. Performance is monitored against a five level performance scale relative to “target” performance, and is accompanied by an overall evaluation of strengths and weaknesses. The results of the monitoring feed into the identification of priorities and projects. In the way ahead, the Office of the Registrar hopes to assess the need for more detailed scorecards for each performance indicator.
- **Internal audit.** Results of audits have been very useful in improving services and tightening controls, and internal audit is seen as a strong management tool. An effective follow-up process is in place for audits. During 2006-07, an internal audit of the Office of the Registrar’s contracting and procurement activities was undertaken. The auditors found that management has taken positive action over the period examined to address known risk areas and to strengthen controls with respect to contracting, the level of knowledge of contracting requirements across the Office of the Registrar has been enhanced and many of the steps in the procurement process were standardized. Roles and responsibilities for contracting were found to be well defined and understood, and management receives regular, accurate and reliable information on contracting activities. The auditors also pointed out a number of areas for improvement, and made recommendations to the Office of the Registrar’s procedures in order that:
 - risks associated with the Court’s procurement and contracting activities are regularly assessed;
 - access is facilitated and competition encouraged in line with government procurement and contracting policy;
 - procedures are further standardized and formalized, and processes streamlined;
 - a better audit trail of the actions taken and the approvals obtained is provided;
 - the knowledge of federal government contracting requirements remains current at the Court through periodic professional development and frequent consultation/liaison with Public Works and Government Services Canada;
 - contracting authorities are delegated only to those individuals with in-depth knowledge of applicable government contracting rules and regulations; and
 - the results of audits are presented to the Executive Committee and subsequently to Management Committee.

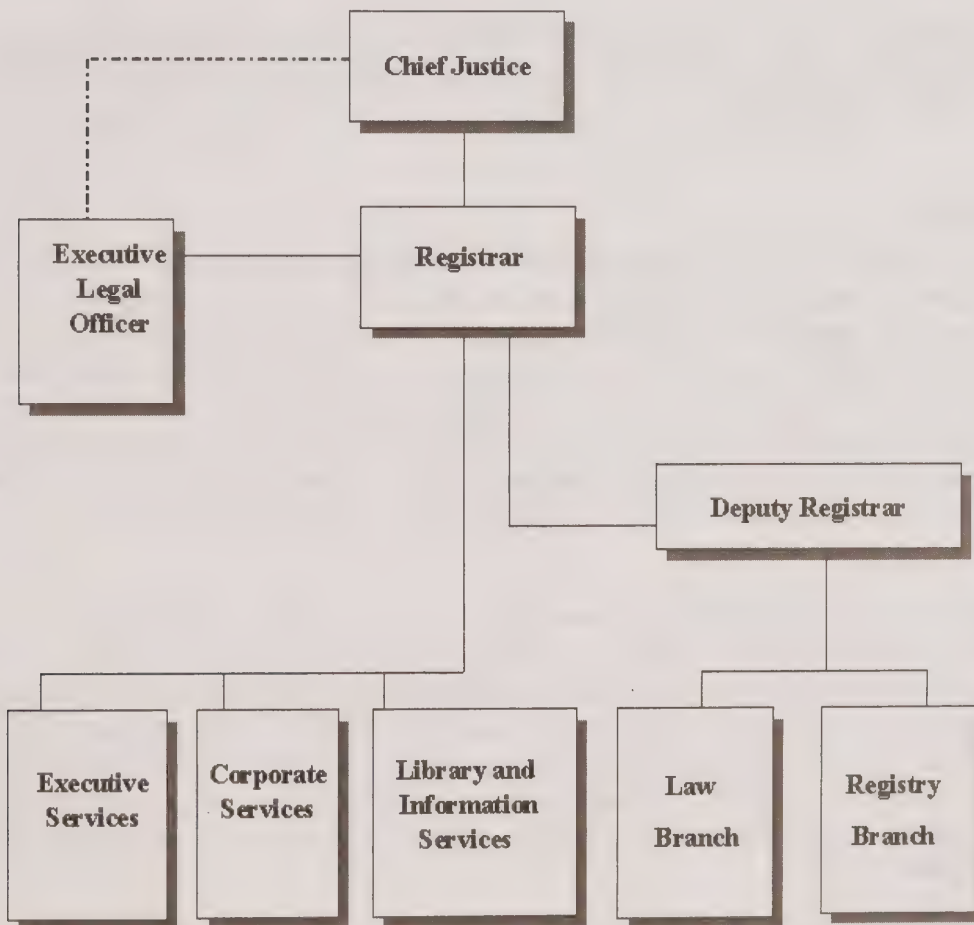
Key areas where additional effort is required to fully conform with the MAF include the following:

- **Effective planning structure.** The Office of the Registrar is taking a multi-phased approach to fully integrating asset management and human resources planning with its already established business planning process. Human resources considerations were a formal part of the 2006-07 planning process, and the first draft Integrated HR Plan was developed. Further improvements to the process will be made for the next planning cycle to fully integrate HR and business planning as well as asset management elements. A more rigorous approach for reporting progress against plans will also be instituted.
- **Materiel Management.** The Office of the Registrar does not have a formalized process/system for asset/materiel management. The introduction of an integrated planning process (above) will be the catalyst for improvement in this area.

III: Supplementary Information

A. Organization of the Office of the Registrar

The organization of the Office of the Registrar is shown in the chart below.



Registrar

The Registrar, a Governor-in-Council appointee, answers directly to the Chief Justice and exercises quasi-judicial powers. She is the deputy head of the Court and supervises all its staff. Her office provides management and support to the chambers of the nine Justices, the office of the Executive Legal Officer and the law clerk program. The Registrar also supports the Court activities linked to relations with the international community of judges and jurists and other courts in Canada.

Deputy Registrar

The Deputy Registrar, a Governor-in-Council appointee, oversees the work of the Court Operations Sector, which includes the Registry Branch, the Law Branch, and Public Information Services and the Tour Program.

Registry

The Registry is the hub of all procedural and documentary activities at the Court. The Registry processes, records and directs the flow of all documents filed by the parties and records all events which take place during the life of a case. It "case manages" every leave application, appeal and motion to ensure that cases are dealt with efficiently, so that no time is wasted by Judges on procedural matters or incomplete filings. The Registry assists parties by providing information on the Court's processes and activities, schedules the Court's sittings, ensures support in the Courtroom during hearings and finalizes the documentation for cases after judgments have been rendered.

Law Branch

The Law Branch provides legal services to the Judges and the administration of the Court, and manages the publication of the judgments of the Court and the Registrar's legal correspondence. Staff lawyers provide legal opinions on all leave applications filed and legal editing of all reasons for decisions. The Branch also prepares and publishes the Bulletin of Proceedings and press releases outlining the Court's agenda and listing judgments to be rendered or rendered. Legal and general translation and terminology services are provided by the jurilinguists of the Law Branch supported by external translation services.

Public Information and Tour Services

Outreach and education is done through a number of channels, including guided tours of the Court building, school kits, and of increasing importance, a broad range of web communications and responses to requests for information through the Court's public internet site.

Library and Information Services

Library and Information Services is comprised of the Library, Information Management and Technology Branch, and a Project Management Office (PMO) for the Court modernization Program. It is designed primarily to serve the Court, the Office of the Registrar, and its business units, and through them litigants, the media and the public. These responsibilities extend to the corporate level where this centre of expertise is charged with ensuring that the management of the Office of the Registrar information meets the needs of the users, and legal and central agency requirements.

Corporate Services

The administrative and operational support to the Judges and Office of the Registrar staff is provided by the Corporate Services, which is responsible for accommodation, finance, procurement, human resources, administration, security, and strategic planning.

B. Financial Tables

This section provides an overview of the financial performance using a set of various financial tables, the format and table numbers being standard throughout the federal government. All figures reported under “Total Planned Spending”, “Total Authorities” and “Total Actual Spending” columns of the Financial Tables correspond to amounts published in the 2006-2007 Main Estimates and in the 2004-2005, 2005-2006 and 2006-2007 Public Accounts.

In 2006-2007, only the following financial tables were applicable to the Office of the Registrar:

- Table 1—Comparison of Planned Spending and Full Time Equivalents
- Table 2—Resources by Program Activity
- Table 3—Voted and Statutory Items
- Table 4 - Services Received Without Charge
- Table 6 - Sources of Respendable and Non-respendable Revenue
- Table 8 - Resource Requirements by Sector
- Table 9A - User Fees
- Table 11 - Details on Project Spending
- Table 15 - Financial Statements
- Table 16 - Response to Parliament, Audits and Evaluations
- Table 21 - Travel Policies

Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (including Full Time Equivalents)

(\$ millions)	2004-05 Actual	2005-06 Actual	2006-2007			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Process hearings and decisions	26.7	27.5	27.8	27.8	31.0	29.5
Total	26.7	27.5	27.8	27.8	31.0	29.5
Less: Non-Respendable revenue	0.2	0.3	N/A	0.2	N/A	0.3
Plus: Cost of services received without charge	5.2	5.5	N/A	5.5	N/A	9
Total Departmental Spending	31.7	32.7	N/A	33.1	31.0	38.2

	2004-05 Actual	2005-06 Actual	2006-2007	
			Planned	Actual
Full time equivalents	179	191	190	192

Table 2: Resources by Program Activity

2006-2007						
(\$ millions)	Budgetary			Total Net Budgetary Expenditures	Plus: Non- Budgetary	Total
	Operating	Total Gross Budgetary Expenditures	Less: Responsible Revenue		Loans, Investments and Advances	
Process hearings & decisions						
Main Estimates	27.8	27.8	-	27.8	-	27.8
<i>Planned Spending</i>	27.8	27.8	-	27.8	-	27.8
Total Authorities	31.0	31.0	-	31.0	-	31.0
<i>Actual Spending</i>	29.5	29.5	-	29.5	-	29.5

Table 3: Voted and Statutory Items

(\$millions)		2006-2007			
Vote or Statutory Item	Supreme Court of Canada	Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
50	Operating expenditures	20.8	20.8	23.5	22.0
(S)	Judges' salaries, allowances and annuities, annuities to spouses and children of Judges and lump sum payments to spouses of Judges who die while in office	4.6	4.6	5.4	5.4
(S)	Contributions to employee benefit plans	2.4	2.4	2.1	2.1
	Total	27.8	27.8	31.0	29.5

Table 4: Services Received Without Charge

(\$ millions)	2006-2007
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	4.5
Security services provided by RCMP	3.1
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board of Canada Secretariat Employer's contribution to employees' insured benefits plans and associated expenditures paid by Treasury Board of Canada Secretariat.	1.3
Interpretation services provided by Public Works and Government Services Canada	0.1
Total 2006-2007 services received without charge	9

Table 6: Sources of Responsible & Non-Responsible Revenue

(\$ millions)	Actual 2004-05	Actual 2005-06	2006 -2007			
			Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Process hearings and decisions						
Non-Responsible Revenues						
Judges' contributions towards annuities	0.1	0.1	-	0.1	-	0.1
Sales of Goods, Services and Information Products	0.1	0.1	-	0.1	-	0.1
Other	0.1	0.1	-	-	-	0.1
Total Non-Responsible Revenue	0.3	0.3	-	0.2	-	0.3
Total Revenue	0.3	0.3	-	0.2	-	0.3

The Supreme Court of Canada has no responsible revenue.

Table 8: Resource Requirements by Sector

(\$ millions)		2006 - 2007
Sector	Total Process Hearings and Decisions	
Executive Services		
Planned Spending	5.2	
Actual Spending	4.4	
Court Operations		
Planned Spending	7	
Actual Spending	5.9	
Library and Information Services		
Planned Spending	6.8	
Actual Spending	5.3	
Corporate Services		
Planned Spending	4.2	
Actual Spending	6.5	

Table 9 A: 2006-07 User Fees

				2006-2007		Planning Years	
User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	Forecast Revenue (\$000)	Actual Revenue (\$000)	Fiscal Year	Forecast Revenue (\$000)
Sale of Bulletin of Proceedings	Other Products and Services	Supreme Court Act	October 13, 2006	5.0	8.4	2007-08	8.0
						2008-09	8.0
						2009-10	8.0
Sale of Judgments	Other Products and Services	Supreme Court Act	October 13, 2006	10.0	12.5	2007-08	12.0
						2008-09	12.0
						2009-10	12.0
Sale of Certificates	Other Products and Services	Supreme Court Act	October 13, 2006	7.0	8.2	2007-08	8.0
						2008-09	8.0
						2009-10	8.0
Photocopies	Other Products and Services	Supreme Court Act	October 13, 2006	20.0	32.4	2007-07	30.0
						2008-09	30.0
						2009-10	30.0
Other Fees	Other Products and Services	Supreme Court Act	October 13, 2006	55.0	55.9	2007-08	56.0
						2008-09	56.0
						2009-10	56.0
Sub-Total						2007-08	114.0
Sub-Total						2008-09	114.0
Sub-Total						2009-10	114.0
Total 2006-07				97.0	117.4		

Note: User fees are set by the Supreme Court Act, and reporting is not required under the User Fees Act. However, since details of user fees have been reported in the past, they are included here for comparative purposes.

Table 11: Details on Project Spending

The Supreme Court of Canada has implemented/commenced the following projects during the reporting period:

- East Entrance
- Courtroom Audio-Visual / Information Technology / Information Management

Supplementary information on Project Spending can be found at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/06-07/index_e.asp.

Table 15: Financial Statements

The financial statements have been prepared in accordance with accrual accounting principles. The unaudited supplementary information presented in the financial tables in this Departmental Performance Report is prepared on a modified cash basis of accounting in order to be consistent with appropriations-based reporting. Note 3 to the financial statements reconciles these two accounting methods.

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada

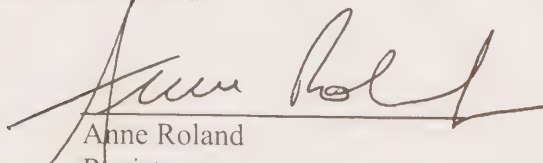
Statement of Management Responsibility

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2007 and all information contained in these statements rests with departmental management. These financial statements have been prepared by management in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector.

Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in these financial statements. Some of the information in the financial statements is based on management's best estimates and judgment and gives due consideration to materiality. To fulfill its accounting and reporting responsibilities, management maintains a set of accounts that provides a centralized record of the department's financial transactions. Financial information submitted to the *Public Accounts of Canada* and included in the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada's *Departmental Performance Report* is consistent with these financial statements.


Management maintains a system of financial management and internal control designed to provide reasonable assurance that financial information is reliable, that assets are safeguarded and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act*, are executed in accordance with prescribed regulations, within Parliamentary authorities, and are properly recorded to maintain accountability of Government funds. Management also seeks to ensure the objectivity and integrity of data in its financial statements by careful selection, training and development of qualified staff, by organizational arrangements that provide appropriate divisions of responsibility, and by communication programs aimed at ensuring that regulations, policies, standards and managerial authorities are understood throughout the department.

The financial statements of the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada have not been audited.



Anne Roland
Registrar

Ottawa, Ontario
August 7, 2007



Lynn Potter
Acting Director General,
Corporate Services

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada
Statement of Operations (unaudited)
For the Year Ended March 31
(in dollars)

	2007	2006 (restated)
Expenses		
Salaries and employee benefits	21,656,104	20,670,443
Professional services	5,869,189	5,881,051
Accommodation	4,531,860	4,196,046
Amortization of tangible capital assets	1,168,011	989,603
Materials, office supplies and equipment	1,060,340	829,593
Library materials	1,023,089	1,098,495
Travel	766,991	907,374
Telecommunications services	363,817	324,596
Equipment rentals	207,999	204,788
Repairs and maintenance	207,935	203,634
Printing services	187,216	194,679
Postage and courier	61,765	157,511
Other	14,370	17,080
Total Expenses	37,118,686	35,674,894
Revenues	261,250	219,676
Net cost of operations	36,857,436	35,455,218

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada
Statement of Financial Position (unaudited)
For the Year Ended March 31
(in dollars)

	2007	2006 (restated)
Assets		
Financial assets		
Accounts receivable and advances (Note 4)	349,647	197,764
Total financial assets	349,647	197,764
Non-financial assets		
Prepaid expenses	225,211	207,194
Tangible capital assets (Note 5)	6,806,742	5,453,980
Total non-financial assets	7,031,953	5,661,174
TOTAL	7,381,600	5,858,938
Liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	2,597,164	1,918,574
Vacation pay and compensatory leave	660,491	640,245
Employee severance benefits (Note 6)	2,313,128	2,397,336
Other liabilities (Note 8)	1,615,120	1,517,230
Total liabilities	7,185,903	6,473,385
Equity of Canada	195,697	(614,447)
TOTAL	7,381,600	5,858,938

Contractual obligations (Note 9)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada
Statement of Equity of Canada (unaudited)
For the year ended March 31
(in dollars)

	2007	2006 (restated)
Equity of Canada, beginning of year	(614,447)	(1,360,664)
Adjustment for change in accounting policy (Note 2k)	-	191,846
Net cost of operations	(36,857,436)	(35,455,218)
Current year appropriations used (Note 3)	29,544,355	27,521,553
Revenue not available for spending	(251,641)	(200,023)
Revenue available for spending in future years	(9,610)	(19,651)
Refund of prior year's expenditures	(23,539)	(78,101)
Net change in Consolidated Revenue Fund (Note 3)	(621,083)	333,389
Services provided without charge by other government departments (Note 7a)	9,029,098	8,452,422
Equity of Canada, end of year	195,697	(614,447)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada
Statement of Cash Flow (unaudited)
For the Year Ended March 31
(in dollars)

	2007	2006 <i>(restated)</i>
Operating activities		
Net cost of operations	36,857,436	35,455,218
Non-cash items:		
Amortization of tangible capital assets	(1,168,011)	(989,603)
Gain on disposal of tangible capital assets	9,610	18,919
Write-off of assets	-	(1,738)
Services provided without charge from other government departments (note 7)	(9,029,098)	(8,452,422)
	26,669,936	26,030,373
 Increase (decrease) in accounts receivable and advances	 151,883	 (400,534)
Increase in prepaid expenses	18,017	15,348
Decrease (increase) in liabilities	(712,518)	400,192
Cash used by operating activities	26,127,318	26,045,379
 Capital investment activities		
Acquisitions of tangible capital assets	2,520,773	1,530,707
Proceeds from disposal of tangible capital assets	(9,610)	(18,919)
Cash used by capital investment activities	2,511,318	1,511,788
 Financing Activities		
Net Cash Provided by Government of Canada	(28,638,482)	(27,557,167)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada

Notes to Financial Statements (Unaudited)

1. Authority and objectives

The Supreme Court of Canada was constituted in 1875 by an act of Parliament and is now governed by the Supreme Court Act. It is comprised of a Chief Justice and eight puisne judges (puisne meaning ranked after), all appointed by the Governor in Council for terms of "good behaviour", with a minimum of three judges coming from Québec.

The mandate of the Supreme Court of Canada is to have and exercise an appellate, civil and criminal jurisdiction within and throughout Canada. As the final court of appeal, the Supreme Court of Canada serves Canadians by leading the development of common and civil law through its decisions on questions of public importance.

The Supreme Court of Canada is committed to the rule of law; independence and impartiality and accessibility to justice. The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada supports the Supreme Court of Canada by providing responsive administrative services; nurturing the dedication, pride and professionalism of its employees; respecting diversity and linguistic duality and collaborating with other courts and legal institutions.

The Supreme Court of Canada is Canada's highest court and one of its most important national institutions. It hears appeals from courts of appeal of the provinces and territories as well as from the Federal Court of Appeal. In addition, the Supreme Court of Canada is required to give its opinion on any question referred to it by the Governor in Council.

The importance of the decisions of the Supreme Court of Canada for Canadian society is well recognized. The Supreme Court of Canada assures uniformity, consistency and correctness in the articulation, development and interpretation of legal principles throughout the Canadian judicial system. Its jurisdiction is derived from the Supreme Court Act and other Acts of Parliament such as the Criminal Code.

2. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector.

Significant accounting policies are as follows:

(a) Parliamentary appropriations – The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada is financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada do not parallel financial reporting according to Canadian generally accepted accounting principles since appropriations are primarily based on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the statement of

operations and in the statement of financial position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3 provides a high-level reconciliation between the bases of reporting.

(b) Net Cash Provided by Government – The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF), which is administered by the Receiver General for Canada. All cash received by the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada is deposited to the CRF and all cash disbursements made by the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada are paid from the CRF. The net cash provided by Government is the difference between all cash receipts and all cash disbursements including transactions between departments of the federal government.

(c) Change in net position in the Consolidated Revenue Fund is the difference between the net cash provided by Government and appropriations used in a year, excluding the amount of non spendable revenue recorded by the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada. It results from timing differences between when a transaction affects appropriations and when it is processed through the CRF.

(d) Revenues: Sales and other revenues are accounted for in the period in which the underlying transaction or event occurred that gave rise to the revenues.

(e) Expenses – Expenses are recorded on the accrual basis:

(i) Vacation pay and compensatory leave are expensed as the benefits accrue to employees under their respective terms of employment.

(ii) Services provided without charge by other government departments for accommodation, the employer's contribution to the health and dental insurance plans, legal services worker's compensation, interpretation services and security services are recorded as operating expenses at their estimated cost.

(f) Employee future benefits

(i) Pension benefits: Eligible employees participate in the Public Service Pension Plan, a multi employer plan administered by the Government of Canada. The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada's contributions to the Plan are charged to expenses in the year incurred and represent its total obligation to the Plan. Current legislation does not require the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada to make contributions for any actuarial deficiencies of the Plan.

(ii) **Severance benefits:** Employees are entitled to severance benefits under labour contracts or conditions of employment. These benefits are accrued as employees render the services necessary to earn them. The obligation relating to the benefits earned by employees is calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole.

(iii) **Federally appointed judges pension benefits:** Eligible federally appointed judges and their survivors are entitled to fully indexed annuities providing that the judges meet minimum age and service requirements. The main benefits paid from this plan are recorded on a pay-as-you-go basis. They are included in the Statement of Operations as a component of salaries and benefits and the judges contributions are credited to revenue. Contributions made by the Office and judges pertaining to the portion of the plan that relates to indexation of benefits is recorded in a Supplementary Retirement Benefits Account, which is presented on the Statement of Financial Position. The Office's contribution towards indexation is expensed at the time it is accrued in the Account in accordance with the legislation. The actuarial liability associated with the judges pension plan is recorded in the financial statements of the Government of Canada, the ultimate sponsor of the plan.

(g) *Accounts and advances receivable* are stated at amounts expected to be ultimately realized; a provision is made for receivables where recovery is considered uncertain.

(h) *Contingent liabilities* – Contingent liabilities are potential liabilities which may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded. If the likelihood is not determinable or an amount cannot be reasonably estimated, the contingency is disclosed in the notes to the financial statements.

(i) *Tangible capital assets* – All tangible capital assets and leasehold improvements having an initial cost of \$5,000 or more are recorded at their acquisition cost. The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada has many works of art and historically significant assets such as rare books, paintings, busts, clocks and other works of art. In accordance with Treasury Board of Canada Secretariat policy, these values are not capitalized as they are considered non-operational heritage assets. Intangible assets are not capitalized.

Amortization of tangible capital assets is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the asset as follows:

Asset Class	Amortization Period
Machinery and equipment	5 to 10 years
Office furniture and equipment	5 to 10 years
Computer equipment and software	3 years
Motor vehicles	3 years
Leasehold improvements	5 years
Assets under construction	Once in service, in accordance with asset type.

(j) Measurement uncertainty — The preparation of these financial statements in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are the liability for employee severance benefits, allowances for employee vacation and compensatory benefits, prepaid expenses, employer's contribution to health and dental insurance plans and the useful life of tangible capital assets. Actual results could significantly differ from those estimated. Management's estimates are reviewed periodically and, as adjustments become necessary, they are recorded in the financial statements in the year they become known.

(k) Change in accounting policy - With these financial statements the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada adopted for the first time the concept of prepaid expenses. The financial statements of the prior period have been restated to give effect to the new accounting policy including an adjustment to the opening equity at April 1, 2005. The change was effected to comply with generally accepted accounting principles and Treasury Board accounting policies. The effect of the change on the financial statements is summarized as follows:

	2007	2006
	(in dollars)	
Increase - Prepaid expenses	225,211	207,194
Decrease - Library materials expense	(18,017)	(15,348)
Increase - Equity of Canada - beginning of year	207,194	191,846

Notes to the Financial Statements (unaudited)

3. Parliamentary Appropriations

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada receives all of its funding through annual Parliamentary appropriations. Items recognized in the statement of operations and the statement of financial position in one year may be funded through Parliamentary appropriations in prior, current or future years. Accordingly, the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada has different net results of operations for the year on a government funding basis than on an accrual accounting basis. The differences are reconciled in the following tables:

(a) Reconciliation of net cost of operations to current year appropriation used:	2007	2006
	(in dollars)	
Net cost of operations	36,857,436	35,455,218
Adjustments for items affecting net cost of operations but not affecting appropriations		
Add (Less):		
Services provided without charge from other government departments	(9,029,098)	(8,452,422)
Amortization of tangible capital assets	(1,168,011)	(989,603)
Legal services provided by the Department of Justice	(3,689)	(18,401)
Refunds of prior years expenditures	23,539	78,101
Write-off of capital assets	-	(1,738)
Revenue not available for spending	251,641	200,023
Gain on disposal of capital assets	9,610	19,651
Increase - Vacation and compensatory leave	(20,246)	(70,373)
Decrease (increase) - Employee severance benefits	84,208	(244,195)
Other	176	(762)
Adjustments for items not affecting net cost of operations but affecting appropriations		
Add (Less):		
Acquisition of tangible capital assets	2,520,773	1,530,707
Increase - Prepaid expenses	18,017	15,348
Current year appropriations used	29,544,355	27,521,553

(b) Appropriations provided and used

	2007	2006
	(in dollars)	
Vote 50 - Operating expenditures	23,462,350	21,974,150
Contributions to employee benefits plan	2,159,231	2,264,789
Judge salaries, allowances and annuities	5,366,935	4,714,907
Spending of amounts equivalent to proceeds from disposal of capital assets	29,261	19,891
	<u>31,017,777</u>	<u>28,973,737</u>
Less:		
Lapsed appropriations: Operating	(1,451,930)	(1,432,293)
Proceeds from disposal of assets	(11,882)	(240)
	<u>(1,463,812)</u>	<u>(1,432,533)</u>
Available for spending in future years	<u>(9,610)</u>	<u>(19,651)</u>
Total appropriation used	<u>29,544,355</u>	<u>27,521,553</u>

(c) Reconciliation of net cash provided by Government to current year appropriations used:

	2007	2006
	(in dollars)	
Net cash provided by Government	28,638,482	27,557,167
Revenue not available for spending	251,641	200,023
Revenue available for spending in future years	9,610	19,651
Refund of prior years expenditures	23,539	78,101
	<u>28,923,271</u>	<u>27,854,942</u>
Change in net position in the Consolidated Revenue Fund		
Variation in account receivable and advances	(151,883)	400,534
Variation in account payable and accrued liabilities	678,590	(799,765)
Variation in other liabilities	97,890	85,006
Legal services provided by the Department of Justice	(3,689)	(18,401)
Other adjustments	176	(763)
	<u>621,083</u>	<u>(333,389)</u>
Current year appropriations used	<u>29,544,355</u>	<u>27,521,553</u>

4. Accounts Receivable and Advances

The following table presents details of the accounts receivable:

	2007	2006
	(in dollars)	
Receivable from other Federal Government departments and agencies	313,323	175,420
Receivable from external parties	34,577	20,513
Standing advances	2,400	2,380
	<u>350,300</u>	<u>198,312</u>
Less: allowance for doubtful accounts on external receivables	655	547
Total	<u>349,646</u>	<u>197,765</u>

5. Tangible Capital Assets

(in dollars)

Capital asset class	Cost				Accumulated amortization				2007 Net Book Value	2006 Net Book Value
	Opening Balance	Acquisitions	Disposals	Closing Balance	Opening balance	Amortization	Disposals	Closing balance		
Machinery and equipment	414,312	154,033	-	568,345	71,012	77,004	-	148,016	420,329	343,300
Office furniture and equipment	1,345,101	65,293	(22,000)	1,388,394	917,274	76,660	(22,000)	971,934	416,460	427,827
Computer equipment	361,645	-	(6,434)	355,211	224,701	64,057	(6,434)	282,324	72,887	136,944
Computer software	167,589	408,433	-	576,022	138,898	37,307	-	176,205	399,817	28,691
Motor vehicles	193,709	-	(29,480)	164,229	116,534	40,773	(29,480)	127,827	36,402	77,175
Leasehold improvements	3,765,869	917,250	-	4,683,119	1,163,285	872,210	-	2,035,495	2,647,624	2,602,584
Assets under construction	1,837,459	975,764	-	2,813,223	-	-	-	-	2,813,223	1,837,459
Total	8,085,684	2,520,773	(57,914)	10,548,543	2,631,704	1,168,011	(57,914)	3,741,801	6,806,742	5,453,980

Amortization expense for the year ended March 31, 2007 is \$1,168,011 (2006 - \$989,603).

6. Employee Benefits

(a) Pension benefits: The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada's employees participate in the Public Service Pension Plan, which is sponsored and administered by the Government of Canada. Pension benefits accrue up to a maximum period of 35 years at a rate of 2 percent per year of pensionable service, times the average of the best five consecutive years of earnings. The benefits are integrated with Canada/Québec Pension Plans benefits and they are indexed to inflation.

Both the employees and the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada contribute to the cost of the Plan. The 2006-07 expense amounts to \$1,591,353 (\$1,675,944 in 2005-06), which represents approximately 2.2 times (2.6 in 2005-2006) the contributions by employees.

The Office's responsibility with regard to the Plan is limited to its contributions. Actuarial surpluses or deficiencies are recognized in the financial statements of the Government of Canada, as the Plan's sponsor.

(b) Severance benefits: The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada provides severance benefits to its employees based on eligibility, years of service and final salary. These severance benefits are not pre-funded. Benefits will be paid from future appropriations. Information about the severance benefits, measured as at March 31, is as follows:

	2007	2006
	(in dollars)	
Accrued benefit obligation, beginning of year	2,397,337	2,153,142
Expense for the year	75,837	357,518
Benefits paid during the year	(160,046)	(113,323)
Accrued benefit obligation, end of year	<u>2,313,128</u>	<u>2,397,337</u>

7. Related Party Transactions

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada is related as a result of common ownership to all Government of Canada departments, agencies, and Crown corporations. The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada enters into transactions with these entities in the normal course of business and on normal trade terms. Also, during the year, the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada received services which were obtained without charge from other Government departments as presented in part (a).

(a) Services provided without charge:

During the year the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada received services without charge from other government departments. These services without charge have been recognized in the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada’s Statement of Operations as follows:

	2007	2006
	(in dollars)	
Accommodation	4,531,860	4,196,046
Employer’s contribution to the health and dental insurance plans	1,263,820	1,177,798
Legal Services	12,458	64,001
Worker’s compensation cost provided by Human Resources and Skills Development Canada	41,935	35,227
Interpretation services provided by PWGSC	83,025	109,350
Security services provided by the RCMP	3,096,000	2,870,000
Total	9,029,098	8,452,422

The Government has structured some of its administrative activities for efficiency and cost-effectiveness purposes so that one department performs these on behalf of all without charge. The costs of these services, which include payroll and cheque issuance services provided by Public Works and Government Services Canada are not included as an expense in the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada’s Statement of Operations.

(b) Payables and receivables outstanding at year-end with related parties:

	2007	2006
	(in dollars)	
Accounts receivable with other government departments and agencies	313,323	175,420
Accounts payable to other government departments and agencies	512,786	224,000

8. Other Liabilities

The following table presents details of other liabilities:

	2007	2006
	(in dollars)	
Trust Account - Security Deposit		
Liability, beginning of year	394,091	394,391
Deposits	3,000	8,000
Interest	2,854	2,311
Reimbursements	(13,952)	(10,611)
Liability, end of year	385,993	394,091
Supplementary Retirement Benefit Account (SRBA)		
Liability, beginning of year	1,123,139	1,037,833
Deposits	58,953	47,118
Interest	47,034	38,188
Liability, end of year	1,229,126	1,123,139
Total	1,615,119	1,517,230

Security deposit account was established to record security to the value of \$500 deposited by an Appellant with the Registrar of the Supreme Court of Canada in accordance with paragraph 60(1)(b) of the *Supreme Court Act*. As per section 87 of the Rules of the Supreme Court of Canada, interest is paid on money deposited as security.

Supplementary Retirement Benefit Account ("SRBA") records contributions made by Supreme Court of Canada Judges and the matching contributions made by the Employer in accordance with the *SRBA Act* and the *Judges Act*.

9. Contractual obligations

The Court Modernization Program commenced in 2006-07 and will continue until 2008/09. As part of this Program, multi-year contracts for professional services have been put in place. An estimate of future obligations under these contracts is shown below:

	2008	Total
	(in dollars)	
Professional services	965,769	965,769

10. Comparative information

Comparative figures have been reclassified to conform to the current year's presentation.

Table 16: Responses to Parliament, Audits and Evaluations

An internal audit of the Office of the Registrar's contracting and procurement function was conducted in 2006-07.

The objective of this audit was to assess whether SCC's risk management, control, and governance processes that relate to the contracting and procurement function were adequate and functioning appropriately. The audit was conducted by independent auditors between January and February 2007 using criteria derived from the Treasury Board Secretariat *Guide for Manager and Internal Audit: Monitoring Procurement and Contracting* and the TBS *Management Accountability Framework*, and the requirements of the *Government Contracts Regulations* and the TBS *Contracting Policy*. The audit report was finalized in June 2007.

The audit found that management has taken positive action over the period examined to address known risk areas and to strengthen controls with respect to contracting: the level of knowledge of contracting requirements across the SCC has been enhanced and many of the steps in the procurement process were standardized. Roles and responsibilities for contracting were found to be well defined and understood. Management receives regular, accurate and reliable information on contracting activities.

Nonetheless, opportunities exist to improve the SCC's contracting processes. Auditors made recommendations for changes to the Court's procedures so that:

- risks associated with the Court's procurement and contracting activities are regularly assessed;
- access is facilitated and competition encouraged in line with government procurement and contracting policy;
- procedures are further standardized and formalized, and processes streamlined;
- a better audit trail of the actions taken and the approvals obtained is provided;
- the knowledge of federal government contracting requirements remains current at the Court through periodic professional development and frequent consultation/liaison with Public Works and Government Services Canada ; and
- contracting authorities are delegated only to those individuals with in-depth knowledge of applicable government contracting rules and regulations.

A strong follow-up process is in place for audits. The results of audits are presented to the Executive Committee and Management Committee. The audit results are posted on the intranet site. The audit reports are also reviewed at the annual Judges' Retreat. Follow-up action plans are prepared for each audit.

The Supreme Court of Canada does not have a program evaluation function due to the nature of the work it is mandated to achieve.

Table 21: Travel Policies

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada follows TBS Travel Directives, Rates and Allowances.

IV: Other items of Interest

A. For Further Information

Supreme Court of Canada Building 301 Wellington Street Ottawa, Ontario K1A 0J1 <u>World Wide Web:</u> http://www.scc-csc.gc.ca	General Enquiries Telephone: (613) 995-4330 Fax: (613) 996-3063 <u>Internet Access:</u> reception@scc-csc.gc.ca
Anne Roland - Registrar Telephone: (613) 996-9277	<u>E-mail:</u> reception@scc-csc.gc.ca
Louise Meagher - Deputy Registrar Telephone: (613) 996-7521	<u>E-mail:</u> registry-greffe@scc-csc.gc.ca
Lynn Potter - A/Director General, Corporate Services Telephone: (613) 996-0429	<u>E-mail:</u> potterl@scc-csc.gc.ca

B. Listing of Statutory and Departmental Reports

Supreme Court Reports

Pursuant to Section 17 of the *Supreme Court Act*, the Registrar or the Deputy Registrar, as the Chief Justice directs, reports and publishes the judgments of the Court in the Supreme Court Reports, which include all the reasons for judgment rendered by the Court in a given calendar year.

C. Legislation Administered

Supreme Court Act

R.S.C., 1985, as amended

Judges Act

R.S.C., 1985, as amended

A. Pour en savoir plus

Renseignements généraux Téléphone : (613) 995-4330 Télécopieur : (613) 996-3063 Accès à Internet : reception@scs-csc.gc.ca	Édifice de la Cour suprême du Canada 301, rue Wellington Ottawa (Ontario) K1A 0J1 Site Web http://www.scs-csc.gc.ca	
	Anne Roland, registraire Téléphone : (613) 996-9277	
	Louise Meagher, registraire adjointe Téléphone : (613) 996-7521	
	Lynn Potter, directrice générale par intérim, Services intégrés Téléphone : (613) 996-0429	Courriel : pottel@scs-csc.gc.ca

B. Liste des rapports prévus par la loi et des rapports de l'organisme

Recueil des arrêts de la Cour suprême En vertu de l'art. 17 de la <i>Loi sur la Cour suprême</i> , le registraire ou le registraire adjoint, selon les instructions du Juge en chef, est chargé de la publication des arrêts de la Cour dans le Recueil des arrêts de la Cour suprême, qui comprend tous les motifs de jugements rédigés par la Cour au cours d'une année civile.	
--	--

C. Lois appliquées

<i>Loi sur la Cour suprême</i> L.R.C., 1985, et ses modifications	<i>Loi sur les juges</i> L.R.C., 1985, et ses modifications
--	--

Tableau 21 : Politiques concernant les voyages

Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada se conforme aux directives sur les voyages ainsi qu'aux taux et aux allocations de déplacement fixés par le SCT.

séances annuelles de réflexion des juges. Des plans des mesures de suivi sont élaborés pour chaque vérification.

À la Cour suprême du Canada, il n'y a pas de fonction d'évaluation de programme du fait de la nature de son mandat.

Tableau 16 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations

La vérification interne des activités de passation de marchés et d'acquisition de biens et de services du Bureau du registre a été effectuée en 2006-2007.

Cette vérification avait pour objectif d'évaluer les processus de gestion des risques, de suivi et de gouvernance de la Cour qui se rapportent à la passation de marchés et à l'acquisition de biens et de services et de déterminer s'ils étaient adéquats et efficaces. La vérification a été effectuée, en janvier et février 2007, par des vérificateurs indépendants qui ont appliqué les critères énoncés dans le *Guide des gestionnaires et des vérificateurs internes pour la surveillance des acquisitions et de la passation des marchés* du SCT, le *Cadre de responsabilisation de gestion* du SCT, le *Règlement sur les marchés de l'État et la Politique sur les marchés* du SCT. Le rapport de vérification a été finalisé en juin 2007.

Les vérificateurs ont conclu que la direction avait pris des mesures constructives au cours de la période visée pour faire face aux risques connus et resserrer les contrôles relatifs aux marchés, qu'il y avait une meilleure connaissance dans l'ensemble de l'organisation des exigences en matière de marchés, que de nombreuses étapes de ce processus avaient été normalisées, que les rôles et les responsabilités à cet égard étaient bien définis et compris et que la direction recevait régulièrement des rapports précis et fiables sur les marchés.

Néanmoins, il est possible d'améliorer les processus de passation de marchés de la Cour. D'ailleurs, les vérificateurs ont fait des recommandations de changement à apporter aux procédures de la Cour afin que :

- les risques reliés aux activités d'acquisition de biens et de services et de passation de marchés soient régulièrement évalués;
- l'accès soit plus facile et la concurrence soit encouragée, conformément à la politique du gouvernement en matière d'acquisition et de passation de marchés;
- les procédures soient davantage normalisées et officialisées et que les processus soient rationalisés;
- la piste de vérification des mesures prises et des approbations obtenues soit plus transparente; les connaissances des exigences en matière de passation de marchés dans la fonction publique soient tenues à jour à la Cour grâce à des séances périodiques de perfectionnement professionnel et à la consultation fréquente de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada;
- les pouvoirs de passation de marchés soient délégués uniquement aux personnes ayant une connaissance approfondie des règles et des règlements fédéraux applicables en matière de passation de marchés.

Il existe un excellent processus de suivi des vérifications. Les résultats des vérifications sont présentés au Comité exécutif, puis au Comité de gestion. Ces résultats sont également affichés sur le site intranet. En outre, les rapports de vérification font l'objet d'un examen lors des

9. Obligations contractuelles

Le programme de modernisation de la Cour a débuté en 2006-2007 et se poursuivra jusqu'en 2008-2009. Dans le cadre de ce programme, des contrats pour des services professionnels étalés sur plusieurs années ont été conclus. Le coût estimatif des obligations futures en vertu de ces contrats est le suivant :

Services professionnels	
2008	965 769
Total	965 769

(en dollars)

10. Chiffres correspondants

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

8. Autres éléments de passifs

Le tableau ci-dessous présente le détail des autres éléments de passifs

2007
2006
(en dollars)

Compte de fiducie – Dépôt de garantie

Passif, début de l'exercice	394 091	394 391
Dépôts	3 000	8 000
Intérêts	2 854	2 311
Remboursements	(13 952)	(10 611)
Passif, fin de l'exercice	385 993	394 091

Compte de prestations de retraite supplémentaires (CPRS)

Passif, début de l'exercice	1 123 139	1 037 833
Dépôts	58 953	47 118
Intérêts	47 034	38 188
Passif, fin de l'exercice	1 229 126	1 123 139
Total	1 615 119	1 517 230

Le compte de dépôt de garantie a été établi pour enregistrer les 500 \$ déposés en garantie auprès du registraire de la Cour suprême du Canada par les parties appelantes en application de l'alinéa 60(1)b) de la *Loi sur la Cour suprême*. En vertu de l'article 87 des Règles de la Cour suprême du Canada, la Cour suprême du Canada verse de l'intérêt sur toute somme déposée en garantie.

Le compte de prestations de retraite supplémentaires (CPRS) enregistre les cotisations versées par les juges de la Cour suprême du Canada et les cotisations de contrepartie versées par l'employeur conformément à la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires et à la *Loi sur les juges*.

7. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'Etat du gouvernement du Canada. Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales normales. De plus, pendant l'exercice, il reçoit gratuitement des services d'autres ministères comme il est indiqué à la partie (a).

(a) Services fournis gratuitement

Pendant l'exercice, le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada reçoit gratuitement des services d'autres ministères. Ces services gratuits sont constatés comme suit dans l'état des résultats :

	2007	2006
Installations	4 531 860	4 196 046
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	1 263 820	1 177 798
Services juridiques	12 458	64 001
Coût des indemnités aux accidentés du travail assumés par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	41 935	35 227
Services d'interprétation assumés par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	83 025	109 350
Services de sécurité assumés par la Gendarmerie royale du Canada	3 096 000	2 870 000
Total	9 029 098	8 452 422

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité, de sorte qu'un seul ministère mène certaines activités au nom de tous, sans frais. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada.

(b) Soldes des créditeurs et débiteurs entre apparentés à la fin de l'exercice :

	2007	2006
Débiteurs – Autres ministères et organismes	313 323	175 420
Créditeurs – Autres ministères et organismes	512 786	224 000
	(en dollars)	

6. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite : Les employés du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est financé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans, à raison de 2 pour cent par année de services validables, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées sur l'inflation.

Tant les employés que le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada versent des cotisations couvrant le coût du Régime. En 2006-2007, les charges à ce titre s'élevaient à 1 591 353 \$ (2005-2006 : 1 675 944 \$), soit environ 2,2 fois (2,6 en 2005-2006) les cotisations des employés.

La responsabilité du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada relativement au régime de retraite se limite à ses propres cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ : Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Voici quelles étaient les indemnités de départ au 31 mars :

	2007	2006
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	2 397 337	2 153 142
Charge pour l'exercice	75 837	357 518
Prestations versées pendant l'exercice	(160 046)	(113 323)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	2 313 128	2 397 337

(en dollars)

4. Débiteurs et avances

Le tableau suivant donne le détail des débiteurs et des avances :

	2007	2006
(en dollars)		
Débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	313 323	175 420
Débiteurs de l'extérieur	34 577	20 513
Avances permanentes	2 400	2 380
Déduire : provision pour créances douteuses sur les débiteurs de l'extérieur	350 300	198 312
Total	349 646	197 765

5. Immobilisations corporelles

(en dollars)

Catégorie d'immobilisations	Solde d'ouverture	Acquisitions	Aliénations et radiations	Solde de clôture	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette	Amortissement cumulé					
							2006	2007	2008	2009	2010	2011
Machines et équipement	414 312	154 033	-	568 345	71 012	77 004	-	148 016	420 329	343 300		
Autres équipements, y compris le mobilier	1 345 101	65 293	(22 000)	1 388 394	917 274	76 660	(22 000)	971 934	416 460	427 827		
Matériel informatique	361 645	-	(6 434)	355 211	224 701	64 057	(6 434)	282 324	72 887	136 944		
Logiciels informatiques	167 589	408 433	-	576 022	138 898	37 307	-	176 205	399 817	28 691		
Véhicules motorisés	193 709	-	(29 480)	164 229	116 534	40 773	(29 480)	127 827	36 402	77 175		
Améliorations locales	3 765 869	917 250	-	4 683 119	1 163 285	872 210	-	2 035 495	2 647 624	2 602 584		
Éléments d'actif en construction	1 837 459	975 764	-	2 813 223	-	-	-	-	2 813 223	1 837 459		
Total	8 085 684	2 520 773	(57 914)	10 548 543	2 631 704	1 168 011	(57 914)	3 741 801	6 806 742	5 453 980		

La charge d'amortissement pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 s'élève à 1 168 011 \$ (2006 - 989 603\$).

(b) Crédits fournis et utilisés

2007	2006	(en dollars)
23 462 350	21 974 150	Crédit 50 – Dépenses de fonctionnement
2 159 231	2 264 789	Contributions aux régimes de prestations des employés
5 366 935	4 714 907	Salaires, indemnités et rentes des juges
29 261	19 891	Dépenses des sommes équivalentes au produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles
31 017 777	28 973 737	
Déduire :		
(1 451 930)	(1 432 293)	Crédits annulés : fonctionnement
(11 882)	(240)	produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles
(1 463 812)	(1 432 533)	Crédits disponibles pour emploi au cours des exercices ultérieurs
(9 610)	(19 651)	
29 544 355	27 521 553	Total des crédits utilisés

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés

2007	2006	(en dollars)
28 638 482	27 557 167	Encaisse nette fournie par le gouvernement
251 641	200 023	Revenu disponible à être dépenser dans les années à venir
9 610	19 651	Revenu disponible à être dépenser dans les années à venir
23 539	78 101	Remboursement des charges d'exercices antérieurs
28 923 271	27 854 942	
Variation de la situation nette du Trésor		
(151 883)	400 534	Variation des débiteurs et des avances
678 590	(799 765)	Variation des créditeurs et des charges à payer
97 890	85 006	Variation des autres éléments de passif
(3 689)	(18 401)	Services juridiques fournis par le ministère de la Justice
176	(763)	Autres rajustements
621 083	(333 389)	Total des crédits utilisés
29 544 355	27 521 553	

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiées)

3. Crédits parlementaires

Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est intégralement financé par les crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans les états des résultats et de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés au cours d'exercices précédents ou de l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets diffèrent selon qu'ils sont présentés en fonction du financement octroyé par le gouvernement ou de la méthode de la comptabilité d'exercice. Ces différences sont rapprochées dans les tableaux ci-dessous :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net :			
2007	2006	(en dollars)	
		36 857 436	35 455 218
Coût de fonctionnement net			
Rajustements pour les postes qui ont une incidence sur le coût de			
fonctionnement net mais non sur les crédits:			
Ajouter (Déduire)			
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(9 029 098)	(8 452 422)	
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 168 011)	(989 603)	
Services juridiques fournis par le ministère de la Justice	(3 689)	(18 401)	
Remboursement des charges des exercices antérieurs	23 539	78 101	
Radiation d'immobilisation corporelle	-	(1 738)	
Recettes non disponibles pour dépenser	251 641	200 023	
Gains sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	9 610	19 651	
Augmentation - Indemnités de vacances et des congés	(20 246)	(70 373)	
compensatoires			
Diminution (augmentation) - Indemnités de départ des	84,208	(244 195)	
employés			
Autre	176	(762)	
Rajustement pour les postes n'ayant pas d'incidence sur le			
coût net mais ayant une incidence sur les crédits			
Ajouter :			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	2 520 773	1 530 707	
Augmentation - Frais payés d'avance	18 017	15 348	
Total des crédits utilisés	29 544 354	27 521 553	

Augmentation - Frais payés d'avances	225 211	207 194
Diminution - Dépenses de matériel de la bibliothèque	(18 017)	(15 348)
Augmentation - Avoir du Canada, début de l'exercice	207 194	191 846
	2007	2006
	(en dollars)	

(k) *Modification des conventions comptables* - Dans ces états financiers, le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada a adopté pour la première fois la notion des frais payés d'avance. Les états financiers de la période qui précède ont été reformulés pour donner effet aux nouvelles conventions comptables, y compris un rajustement au solde d'ouverture de l'avoir au 1er avril 2005. La modification a été apportée afin de respecter les principes comptables généralement acceptés et les normes comptables du Conseil du Trésor. L'effet de la modification sur les états financiers se résume comme suit :

(l) *Incertitude relative à la mesure* — La préparation de ces états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor, eux-mêmes conformes aux principes comptables généralement reconnus au Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif, du passif, des recettes et des charges présentées dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments visés estimés sont le passif au titre des indemnités de départ, les provisions pour vacances et congés compensatoires et la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière substantielle. Les estimations de la direction sont revues périodiquement, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, et sont constatées dans les états financiers de l'exercice où les montants réels sont connus.

Catégorie d'immobilisation	Période d'amortissement
Machines et équipement	5 à 10 ans
Autres équipements, y compris le mobilier	5 à 10 ans
Matériel et logiciels informatiques	3 ans
Véhicules motorisés	3 ans
Améliorations locales	5 ans
Éléments d'actifs en construction	Une fois qu'ils sont en service, selon la catégorie d'immobilisations.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire, sur la durée de vie utile estimative, comme suit :

(i) *Immobilisations corporelles* – Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 5000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat. Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada possède de nombreuses œuvres d'art et trésors historiques d'importance (livres rares, toiles, bustes, horloges et autres). En vertu de la norme établie par le Secrétaire du Conseil du Trésor, ces valeurs ne sont pas capitalisées puisqu'elles sont considérées comme des biens du patrimoine non exploitables. Les immobilisations incorporelles ne sont pas capitalisées non plus.

(h) *Passif éventuel* – Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(g) *Les débiteurs et les avances* sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs dont le recouvrement est incertain.

iii. Prestations de retraite des juges nommés par le fédéral : Les juges nommés par le fédéral et leurs survivants admissibles ont droit à une rente pleinement indexée sous réserve de satisfaire aux conditions minimales d'âge et de durée de service. Les principales prestations versées par le régime sont inscrites selon la méthode de financement par répartition. Elles sont incluses dans l'état des opérations en tant qu'élément des salaires et avantages sociaux et les cotisations des juges sont créditées aux revenus. Les contributions du Bureau et les cotisations des juges pour la fraction du régime qui se rapporte à l'indexation sont inscrites à un Compte de prestations de retraite supplémentaires, présentée dans l'état de la situation financière. La contribution du Bureau destinée à l'indexation est dépensée au moment où elle est comptabilisée au Compte conformément à la législation. Le passif actuariel associé au régime de retraite des juges est inscrit aux états financiers du gouvernement du Canada, celui qui finance ultimement le régime.

ii. Indemnités de départ : Les employés ont droit aux indemnités de départ prévues dans leurs conventions collectives ou dans les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

i. Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada sont passées en charge dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale de la Cour découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, la Cour n'est pas tenue de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.

f) Avantages sociaux futurs

i. Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passées en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.

ii. Les services fournis gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et les services juridiques sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement, à leur coût estimatif.

e) Charges – Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

d) Recettes – Les ventes et autres recettes sont comptabilisées dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

c) La variation de la situation nette du Trésor correspond à la différence entre l'encaisse nette fournie par le gouvernement et les crédits utilisés au cours d'un exercice, à l'exclusion du montant des revenus non disponibles comptabilisés par le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada. Elle découle d'écarts temporaires entre le moment où une opération touche un crédit et le moment où elle est traitée par le Trésor.

b) Encaisse nette fournie par le gouvernement – Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est administré dans le cadre du Fonds consolidé du revenu (FCR), lui-même administré par le Receveur général du Canada. Tout l'argent reçu par le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est déposé dans le FCR et tout débours effectué par le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est tiré sur le FCR. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

de trésorerie. Par conséquent, les postes présentés à l'état des résultats et à l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement identiques aux postes que pourvoient les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de rapports financiers.

1. Mandat et objectifs

La Cour suprême du Canada, constituée en 1875 par une loi du Parlement, est aujourd'hui régie par la Loi sur la Cour suprême. Elle se compose du juge en chef et de huit juges puînés, tous nommés par le gouverneur en conseil à titre inamovible, et comprend au moins trois juges venant du Québec.

La Cour suprême du Canada a pour mandat d'exercer sur l'ensemble du Canada sa compétence en tant que juridiction d'appel, en matière civile et pénale. Par ses décisions sur des questions qui sont d'importance pour le public, la Cour suprême du Canada, à titre de juridiction d'appel de dernier ressort, sert les Canadiens en assurant l'évolution de la common law et du droit civil.

La Cour suprême du Canada souscrit aux principes de la primauté du droit, de l'indépendance et de l'impartialité ainsi que de l'accessibilité à la justice. Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada appuie la Cour suprême du Canada en fournissant des services administratifs adaptés, en entretenant le dévouement, la fierté et le professionnalisme des employés, en respectant la diversité et la dualité linguistique et en collaborant avec les autres tribunaux et organismes juridiques.

La Cour suprême du Canada est la plus haute instance judiciaire du pays et, à ce titre, l'une des institutions nationales les plus importantes au Canada. Elle a compétence pour entendre les appels des décisions des cours d'appel des provinces et territoires ainsi que de la Cour d'appel fédérale. Elle se prononce sur différentes questions à la demande du gouverneur en conseil.

L'importance des arrêts de la Cour suprême du Canada pour la société canadienne est bien connue. La Cour suprême du Canada assure uniformité, cohérence et justesse dans la définition, l'élaboration et l'interprétation des principes juridiques dans l'ensemble du système judiciaire canadien. Elle tire sa compétence de la Loi sur la Cour suprême et d'autres lois fédérales comme le Code criminel.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

a) *Crédits parlementaires* – Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits qui lui sont consentis ne correspondent pas en tous points aux données des états financiers préparés selon les principes comptables généralement établis, puisqu'ils sont calculés en grande partie en fonction des besoins

Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada
État des flux de trésorerie (non vérifié)
Exercice terminé le 31 mars
(en dollars)

2007	2006	(redressé)
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	36 857 436	35 455 218
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 168 011)	(989 603)
Gain sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	9 610	18 919
Radiation d'éléments d'actif	-	(1 738)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères du gouvernement	(9 029 098)	(8 452 422)
(note 7)		
Augmentation (diminution) des débiteurs et avances	151 883	(400 534)
Augmentation des frais payés d'avance	18 017	15 348
Diminution (augmentation) du passif	(712 518)	400 192
Encaisse utilisée par les activités d'exploitation	26 127 318	26 045 379
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 520 773	1 530 707
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(9 610)	(18 919)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	2 511 318	1 511 788
Activités de financement		
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	(28 638 482)	(27 557 167)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada
État de l'Avoir du Canada (non vérifié)
Exercice terminé le 31 mars
(en dollars)

2007	(redressé)
2007	(1 360 664)
Ajustement en fonction des nouvelles conventions comptables	-
Coût de fonctionnement net	(36 857 436)
Crédits de l'exercice utilisés (note 3)	29 544 355
Revenu non disponible pour dépenser	(251 641)
Revenu disponible à être dépenser dans les années à venir	(9 610)
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	(23 539)
Variation de la situation nette du Trésor (note 3)	(621 083)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 7a)	9 029 098
Avoir du Canada, fin de l'exercice	195 697
Avoir du Canada, début de l'exercice	(614 447)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada
État de la situation financière (non vérifié)
Au 31 mars
(en dollars)

2007	2006	(redressé)
Actif		
Actif financier		
Débiteurs et avances (note 4)	349 647	197 764
Total de l'actif financier	349 647	197 764
Actif non financier		
Frais payés d'avances	225 211	207 194
Immobilisations corporelles (note 5)	6 806 742	5 453 980
Total de l'actif non financier	7 031 953	5 661 174
TOTAL	7 381 600	5 858 938
Passif		
Créditeurs et charges à payer	2 597 164	1 918 574
Indemnités de vacances et congés	660 491	640 245
compensatoires		
Indemnités de départ (note 6)	2 313 128	2 397 336
Autres éléments de passif (note 8)	1 615 120	1 517 230
Total du passif	7 185 903	6 473 385
Avoir du Canada	195 697	(614 447)
TOTAL	7 381 600	5 858 938

Obligations contractuelles (note 9)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada
Etat des résultats (non vérifié)
Exercice terminé le 31 mars
 (en dollars)

	2007	2006
		(redressé)
Charges		
Salaires et avantages sociaux	21 656 104	20 670 443
Services professionnels	5 869 189	5 881 051
Installations	4 531 860	4 196 046
Amortissement d'immobilisations corporelles	1 168 011	989 603
Matériaux, fournitures de bureau et équipements	1 060 340	829 593
Matériel de la bibliothèque	1 023 089	1 098 495
Déplacements	766 991	907 374
Service de télécommunications	363 817	324 596
Locations d'équipements	207 999	204 788
Réparations et entretien	207 935	203 634
Services d'imprimerie	187 216	194 679
Frais postaux et de messageries	61 765	157 511
Autres	14 370	17 080
Total des charges	37 118 686	35 674 894
Revenus	261 250	219 676
Coût de fonctionnement net	36 857 436	35 455 218

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

**Bureau du registraire de la
Cour suprême du Canada**

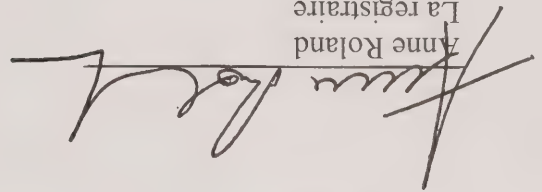
Énoncé de la responsabilité de la direction

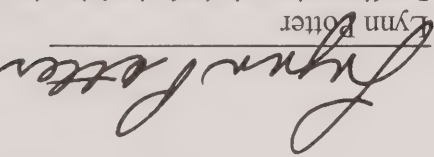
La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et de toute l'information figurant dans le présent rapport incombe à la direction. Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor, lesquelles s'appuient sur les principes comptables généralement reconnus au Canada concernant le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans ces états financiers. Une partie de cette information est fondée sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tient compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations sur le chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières de la Cour. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* de la Cour suprême du Canada concorde avec les états financiers ci-joints.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, par la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans toute la Cour.

Les états financiers de la Cour suprême du Canada n'ont pas été l'objet d'une vérification.


Anne Roland
La registraire


Lynn Potter
La directrice générale intérimaire,
Secteur des services intégrés

Ottawa, Ontario
7 août 2007

Tableau 15 : Etats financiers

Les états financiers ont été préparés conformément à la méthode de la comptabilité d'exercice. Les renseignements supplémentaires non vérifiés présentés dans les tableaux financiers du Rapport ministériel sur le rendement sont préparés selon la comptabilité de caisse modifiée et les états financiers rapprochant ces deux méthodes comptables. La note 3 des états financiers rapproche ces deux méthodes comptables.

Tableau 11 : Renseignements sur les dépenses de projets

La Cour suprême du Canada a mis en œuvre ou amorcé les projets suivants au cours de la période visée :

- entrée de l'est
- modernisation de la salle d'audience (AV/GI/TI)

Information additionnelle sur les dépenses de projets : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dprl/06-07/index_f.asp.

Note : Les frais d'utilisation sont établis par la *Loi sur la Cour suprême*, et la *Loi sur les frais d'utilisation* n'impose par leur divulgation. Toutefois, puisqu'ils ont été donnés dans le passé, ces renseignements sont fournis ici à des fins de comparaison.

Années de planification		2006-2007		Frais							
				Frais d'installation		Type de frais		L'annuaire d'édification		Date de la dernière modification	
				Revenus prévus (000 \$)		Revenus réels (000 \$)		Revenus prévus (000 \$)		Revenus prévus (000 \$)	
				Exercice							
Vente du Bulletin des procédures	Autres produits et services	Loi sur la Cour suprême	13 octobre 2006	5,0	8,4	2007-2008	2008-2009	2009-2010	8,0	8,0	8,0
Vente de jugements	Autres produits et services	Loi sur la Cour suprême	13 octobre 2006	10,0	12,5	2007-2008	2008-2009	2009-2010	12,0	12,0	12,0
Vente de certificats	Autres produits et services	Loi sur la Cour suprême	13 octobre 2006	7,0	8,2	2007-2008	2008-2009	2009-2010	8,0	8,0	8,0
Photocopies	Autres produits et services	Loi sur la Cour suprême	13 octobre 2006	20,0	32,4	2007-2008	2008-2009	2009-2010	30,0	30,0	30,0
Autres frais	Autres produits et services	Loi sur la Cour suprême	13 octobre 2006	55,0	55,9	2007-2008	2008-2009	2009-2010	56,0	56,0	56,0
Total partiel						2007-2008	2008-2009	2009-2010	114,0	114,0	114,0
Total partiel						2007-2008	2008-2009	2009-2010	114,0	114,0	114,0
Total 2006-2007				97,0	117,4						

Tableau 8 : Besoins en ressources par secteur

(en millions de dollars)		2006-2007
Secteur		Total
Services exécutifs		
Dépenses prévues	5,2	
Dépenses réelles	4,4	
Opérations de la Cour		
Dépenses prévues	7,0	
Dépenses réelles	5,9	
Secteur de la bibliothèque et des services d'information		
Dépenses prévues	6,8	
Dépenses réelles	5,3	
Services intégrés		
Dépenses prévues	4,2	
Dépenses réelles	6,5	

Tableau 6 : Sources des revenus disponibles et non disponibles

(en millions de dollars)	Revenus réels 2004-2005	Revenus réels 2005-2006	Budget principal	2006 - 2007	
				Revenus prévus	Total des autorisations
Traitement des audiences et des décisions					
Revenus non disponibles					
Contributions des juges pour des rentes	0,1	0,1	-	0,1	-
Ventes de biens et de produits d'information	0,1	0,1	-	0,1	-
Autres	0,1	0,1	-	-	-
Total des revenus non disponibles	0,3	0,3	-	0,2	-
Total des revenus	0,3	0,3	-	0,2	-

La Cour suprême du Canada n'a pas de revenus disponibles.

Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

(en millions de dollars)		2006-2007
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	4,5	
Services de sécurité assurés par la GRC	3,1	
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada	1,3	
Services d'interprétation assurés par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	0,1	
Total des services reçus à titre gracieux en 2006-2007	9,0	

Tableau 3 : Postes votés et législatifs

(en millions de dollars)					
Poste voté ou législatif	Cour suprême du Canada	Budget principal	Depenses prévues	Total des autorisations	Depenses réelles
50	Depenses de fonctionnement	20,8	20,8	23,5	22,0
(S)	Traitement, indemnités et pensions des juges, pensions aux conjoints et enfants des juges et montants forfaitaires versés aux conjoints des juges qui décèdent pendant leur mandat	4,6	4,6	5,4	5,4
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2,4	2,4	2,1	2,1
	Total	27,8	27,8	31,0	29,5

Tableau 2 : Ressources par activité de programme

2006-2007						
(en millions de dollars)	Budgetaire		Moins : revenus disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes	Prévisions et avances	Total
	Fonctionnement	Total : dépenses budgétaires brutes				
Traitement des audiences et des décisions						
Budget principal	27,8	27,8	-	27,8	-	27,8
Dépenses prévues	27,8	27,8	-	27,8	-	27,8
Total des autorisatio ns	31,0	31,0	-	31,0	-	31,0
Dépenses réelles	29,5	29,5	-	29,5	-	29,5

Équivalents temps plein	2004-05	Dépenses réelles	179
	2005-06	Dépenses réelles	191
		Dépenses	190
	2006-07	Dépenses	192

2006-2007		2005-2006		2004-2005		2003-2004		2002-2003		2001-2002		2000-2001		1999-2000		1998-1999		1997-1998		1996-1997		1995-1996		1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989		1987-1988		1986-1987		1985-1986		1984-1985		1983-1984		1982-1983		1981-1982		1980-1981		1979-1980		1978-1979		1977-1978		1976-1977		1975-1976		1974-1975		1973-1974		1972-1973		1971-1972		1970-1971		1969-1970		1968-1969		1967-1968		1966-1967		1965-1966		1964-1965		1963-1964		1962-1963		1961-1962		1960-1961		1959-1960		1958-1959		1957-1958		1956-1957		1955-1956		1954-1955		1953-1954		1952-1953		1951-1952		1950-1951		1949-1950		1948-1949		1947-1948		1946-1947		1945-1946		1944-1945		1943-1944		1942-1943		1941-1942		1940-1941		1939-1940		1938-1939		1937-1938		1936-1937		1935-1936		1934-1935		1933-1934		1932-1933		1931-1932		1930-1931		1929-1930		1928-1929		1927-1928		1926-1927		1925-1926		1924-1925		1923-1924		1922-1923		1921-1922		1920-1921		1919-1920		1918-1919		1917-1918		1916-1917		1915-1916		1914-1915		1913-1914		1912-1913		1911-1912		1910-1911		1909-1910		1908-1909		1907-1908		1906-1907		1905-1906		1904-1905		1903-1904		1902-1903		1901-1902		1900-1901		1899-1900		1898-1899		1897-1898		1896-1897		1895-1896		1894-1895		1893-1894		1892-1893		1891-1892		1890-1891		1889-1890		1888-1889		1887-1888		1886-1887		1885-1886		1884-1885		1883-1884		1882-1883		1881-1882		1880-1881		1879-1880		1878-1879		1877-1878		1876-1877		1875-1876		1874-1875		1873-1874		1872-1873		1871-1872		1870-1871		1869-1870		1868-1869		1867-1868		1866-1867		1865-1866		1864-1865		1863-1864		1862-1863		1861-1862		1860-1861		1859-1860		1858-1859		1857-1858		1856-1857		1855-1856		1854-1855		1853-1854		1852-1853		1851-1852		1850-1851		1849-1850		1848-1849		1847-1848		1846-1847		1845-1846		1844-1845		1843-1844		1842-1843		1841-1842		1840-1841		1839-1840		1838-1839		1837-1838		1836-1837		1835-1836		1834-1835		1833-1834		1832-1833		1831-1832		1830-1831		1829-1830		1828-1829		1827-1828		1826-1827		1825-1826		1824-1825		1823-1824		1822-1823		1821-1822		1820-1821		1819-1820		1818-1819		1817-1818		1816-1817		1815-1816		1814-1815		1813-1814		1812-1813		1811-1812		1810-1811		1809-1810		1808-1809		1807-1808		1806-1807		1805-1806		1804-1805		1803-1804		1802-1803		1801-1802		1800-1801		1799-1800		1798-1799		1797-1798		1796-1797		1795-1796		1794-1795		1793-1794		1792-1793		1791-1792		1790-1791		1789-1790		1788-1789		1787-1788		1786-1787		1785-1786		1784-1785		1783-1784		1782-1783		1781-1782		1780-1781		1779-1780		1778-1779		1777-1778		1776-1777		1775-1776		1774-1775		1773-1774		1772-1773		1771-1772		1770-1771		1769-1770		1768-1769		1767-1768		1766-1767		1765-1766		1764-1765		1763-1764		1762-1763		1761-1762		1760-1761		1759-1760		1758-1759		1757-1758		1756-1757		1755-1756		1754-1755		1753-1754		1752-1753		1751-1752		1750-1751		1749-1750		1748-1749		1747-1748		1746-1747		1745-1746		1744-1745		1743-1744		1742-1743		1741-1742		1740-1741		1739-1740		1738-1739		1737-1738		1736-1737		1735-1736		1734-1735		1733-1734		1732-1733		1731-1732		1730-1731		1729-1730		1728-1729		1727-1728		1726-1727		1725-1726		1724-1725		1723-1724		1722-1723		1721-1722		1720-1721		1719-1720		1718-1719		1717-1718		1716-1717		1715-1716		1714-1715		1713-1714		1712-1713		1711-1712		1710-1711		1709-1710		1708-1709		1707-1708		1706-1707		1705-1706		1704-1705		1703-1704		1702-1703		1701-1702		1700-1701		1699-1700		1698-1699		1697-1698		1696-1697		1695-1696		1694-1695		1693-1694		1692-1693		1691-1692		1690-1691		1689-1690		1688-1689		1687-1688		1686-1687		1685-1686		1684-1685		1683-1684		1682-1683		1681-1682		1680-1681		1679-1680		1678-1679		1677-1678		1676-1677		1675-1676		1674-1675		1673-1674		1672-1673		1671-1672		1670-1671		1669-1670		1668-1669		1667-1668		1666-1667		1665-1666		1664-1665		1663-1664		1662-1663		1661-1662		1660-1661		1659-1660		1658-1659		1657-1658		1656-1657		1655-1656		1654-1655		1653-1654		1652-1653		1651-1652		1650-1651		1649-1650		1648-1649		1647-1648		1646-1647		1645-1646		1644-1645		1643-1644		1642-1643		1641-1642		1640-1641		1639-1640		1638-1639		1637-1638		1636-1637		1635-1636		1634-1635		1633-1634		1632-1633		1631-1632		1630-1631		1629-1630		1628-1629		1627-1628		1626-1627		1625-1626		1624-1625		1623-1624		1622-1623		1621-1622		1620-1621		1619-1620		1618-1619		1617-1618		1616-1617		1615-1616		1614-1615		1613-1614		1612-1613		1611-1612		1610-1611		1609-1610		1608-1609		1607-1608		1606-1607		1605-1606		1604-1605		1603-1604		1602-1603		1601-1602		1600-1601		1599-1600		1598-1599		1597-1598		1596-1597		1595-1596		1594-1595		1593-1594		1592-1593		1591-1592		1590-1591		1589-1590		1588-1589		1587-1588		1586-1587		1585-1586		1584-1585		1583-1584		1582-1583		1581-1582		1580-1581		1579-1580		1578-1579		1577-1578		1576-1577		1575-1576		1574-1575		1573-1574		1572-1573		1571-1572		1570-1571		1569-1570		1568-1569		1567-1568		1566-1567		1565-1566		1564-1565		1563-1564		1562-1563		1561-1562		1560-1561		1559-1560		1558-1559		1557-1558		1556-1557		1555-1556		1554-1555		1553-1554		1552-1553		1551-1552		1550-1551		1549-1550		1548-1549		1547-1548		1546-1547		1545-1546		1544-1545		1543-1544		1542-1543		1541-1542		1540-1541		1539-1540		1538-1539		1537-1538		1536-1537		1535-1536		1534-1535		1533-1534		1532-1533		1531-1532		1530-1531		1529-1530		1528-1529		1527-1528		1526-1527		1525-1526		1524-1525		1523-1524		1522-1523		1521-1522		1520-1521		1519-1520		1518-1519		1517-1518		1516-1517		1515-1516		1514-1515		1513-1514		1512-1513		1511-1512		1510-1511		1509-1510		1508-1509		1507-1508		1506-1507		1505-1506		1504-1505		1503-1504		1502-1503		1501-1502		1500-1501		1499-1500		1498-1499		1497-1498		1496-1497		1495-1496		1494-1495		1493-1494		1492-1493		1491-1492		1490-1491		1489-1490		1488-1489		1487-1488		1486-1487		1485-1486		1484-1485		1483-1484		1482-1483		1481-1482		1480-1481		1479-1480		1478-1479		1477-1478		1476-1477		1475-1476		1474-1475		1473-1474		1472-1473		1471-1472		1470-1471		1469-1470		1468-1469		1467-1468		1466-1467		1465-1466		1464-1465		1463-1464		1462-1463		1461-1462		1460-1461		1459-1460		1458-1459		1457-1458		1456-1457		1455-1456		1454-1455		1453-1454		1452-1453		1451-1452		1450-1451		1449-1450		1448-1449		1447-1448		1446-1447		1445-1446		1444-1445		1443-1444		1442-1443		1441-1442		1440-1441		1439-1440		1438-1439		1437-1438		1436-1437		1435-1436		1434-1435		1433-1434		1432-1433		1431-1432		1430-1431		1429-1430		1428-1429		1427-1428		1426-1427		1425-1426		1424-1425		1423-1424		1422-1423		1421-1422		1420-1421		1419-1420		1418-1419		1417-1418		1416-1417		1415-1416		1414-1415		1413-1414		1412-1413		1411-1412		1410-1411		1409-1410		1408-1409		1407-1408		1406-1407		1405-1406		1404-1405		1403-1404		1402-1403		1401-1402		1400-1401		1399-1400		1398-1399		1397-1398		1396-1397		1395-1396		1394-1395		1393-1394		1392-1393		1391-1392		1390-1391		1389-1390		1388-1389		1387-1388		1386-1387		1385-1386		1384-1385		1383-1384		1382-1383		1381-1382		1380-1381		1379-1380		1378-1379		1377-1378		1376-1377		1375-1376		1374-1375		1373-1374		1372-1373		1371-1372		1370-1371		1369-1370		1368-1369		1367-1368		1366-1367		1365-1366		1364-1365		1363-1364		1362-1363		1361-1362		1360-1361		1359-1360		1358-1359		1357-1358		1356-1357		1355-1356		1354-1355		1353-1354		1352-1353		1351-1352		1350-1351		1349-1350		1348-1349		1347-1348		1346-1347		1345-1346		1344-1345		1343-1344		1342-1343		1341-1342		1340-1341		1339-1340		1338-1339		1337-1338		1336-1337		1335-1336		1334-1335		1333-1334		1332-1333		1331-1332		1330-1331		1329-1330		1328-1329		1327-1328		1326-1327		1325-1326		1324-1325		1323-1324		1322-1323		1321-1322		1320-1321		1319-1320		1318-1319		1317-1318		1316-1317		1315-1316		1314-1315		1313-1314		1312-1313		1311-1312		1310-1311		1309-1310		1308-1309		1307-1308		1306-1307		1305-1306		1304-1305		1303-1304		1302-1303		1301-1302		1300-1301		1299-1300		1298-1299		1297-1298		1296-1297		1295-1296		1294-1295		1293-1294		1292-1293		1291-1292		1290-1291		1289-1290		1288-1289		1287-1288		1286-1287		1285-1286		1284-1285		1283-1284		1282-1283		1281-1282		1280-1281		1279-1280	
-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--

Tableau 1 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (y compris les équivalents temps plein)

Cette section donne un aperçu du rendement financier au moyen de tableaux financiers dont la disposition et la numérotation sont les mêmes pour l'ensemble de l'administration fédérale. Tous les chiffres inscrits dans les colonnes « Total des dépenses prévues », « Total des autorisations » et « Total des dépenses réelles » correspondent aux chiffres publiés dans le Budget principal des dépenses de 2006-2007 et les Comptes publics de 2004-2005, 2005-2006 et 2006-2007.

En 2006-2007, seuls les tableaux financiers suivants s'appliquent au Bureau du registraire :

- Tableau 1 : Comparaison des dépenses prévues et des équivalents temps plein
- Tableau 2 : Ressources par activité de programme
- Tableau 3 : Postes votés et législatifs
- Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux
- Tableau 6 : Sources des revenus disponibles et non disponibles
- Tableau 8 : Besoins en ressources par secteur
- Tableau 9A : Frais d'utilisation
- Tableau 11 : Renseignements sur les dépenses de projets
- Tableau 15 : États financiers
- Tableau 16 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations
- Tableau 21 : Politiques concernant les voyages

La Bibliothèque et les services d'information se composent de la Bibliothèque, de la Direction générale de la gestion de l'information et de la technologie et du Bureau de gestion du projet de modernisation de la Cour. Son but premier est de servir la Cour, le Bureau du registraire et ses différentes unités opérationnelles et, ce faisant, les parties, les médias et le public. Ces responsabilités s'étendent à l'échelle de l'organisation, où ce centre d'expertise doit veiller à ce que la gestion de l'information au Bureau du registraire réponde aux exigences des usagers, de la communauté juridique et des organismes centraux.

Services intégrés

Les juges et les employés du Bureau du registraire bénéficient du soutien administratif et opérationnel du Secteur des services intégrés, qui est responsable de l'aménagement des locaux, des finances, de l'acquisition de biens et services, des ressources humaines, de l'administration, de la sécurité et de la planification stratégique.

Le registraire, nommé par le gouverneur en conseil, relève du Juge en chef et exerce des pouvoirs quasi judiciaires. Il est l'administrateur général de la Cour. Il en supervise tout le personnel. Le Bureau du registraire fournit la gestion et le soutien aux cabinets des neuf juges, au bureau de l'adjoint exécutif juridique et au programme des auxiliaires juridiques. Il appuie aussi les activités de la Cour liées aux relations avec la communauté internationale des juges et juristes et avec les autres tribunaux au Canada.

Registraire adjoint

Le registraire adjoint, aussi nommé par le gouverneur en conseil, supervise le travail du Secteur des opérations de la Cour, qui comprend la Direction générale du greffe, la Direction générale du droit, les Services d'information au public et le programme des visites guidées de la Cour.

Greffe

Le Greffe est la plaque tournante de toutes les activités procédurales et documentaires de la Cour. Il traite, enregistre et achemine tous les documents déposés par les parties et consigne tous les incidents d'instance. Il gère le dossier de chaque demande d'autorisation, appel ou requête, faisant en sorte que chaque affaire soit traitée efficacement et que les juges ne perdent pas de temps sur des questions de procédure ou des dossiers incomplets. Le Greffe assiste les parties en les renseignant sur les procédures et les activités de la Cour et établit le calendrier des séances de la Cour. Il fournit les services de soutien nécessaires en salle d'audience et s'occupe, une fois le jugement rendu, du traitement final de la documentation relative au dossier.

Direction générale du droit

La Direction générale du droit fournit des services juridiques aux juges et au personnel administratif de la Cour en plus de gérer la publication des arrêts de la Cour et la correspondance juridique du registraire. Les avocats de la Cour rédigent un avis à l'égard de chaque demande d'autorisation d'appel et assurent la révision technique des motifs de jugement. La Direction prépare et publie le Bulletin des procédures et les communiqués annonçant le calendrier des activités de la Cour et la liste des jugements rendus ou à rendre. Les services de traduction et de terminologie juridiques et générales sont assurés par les jurilinguistes de la Direction, appuyés par des services de traduction externes.

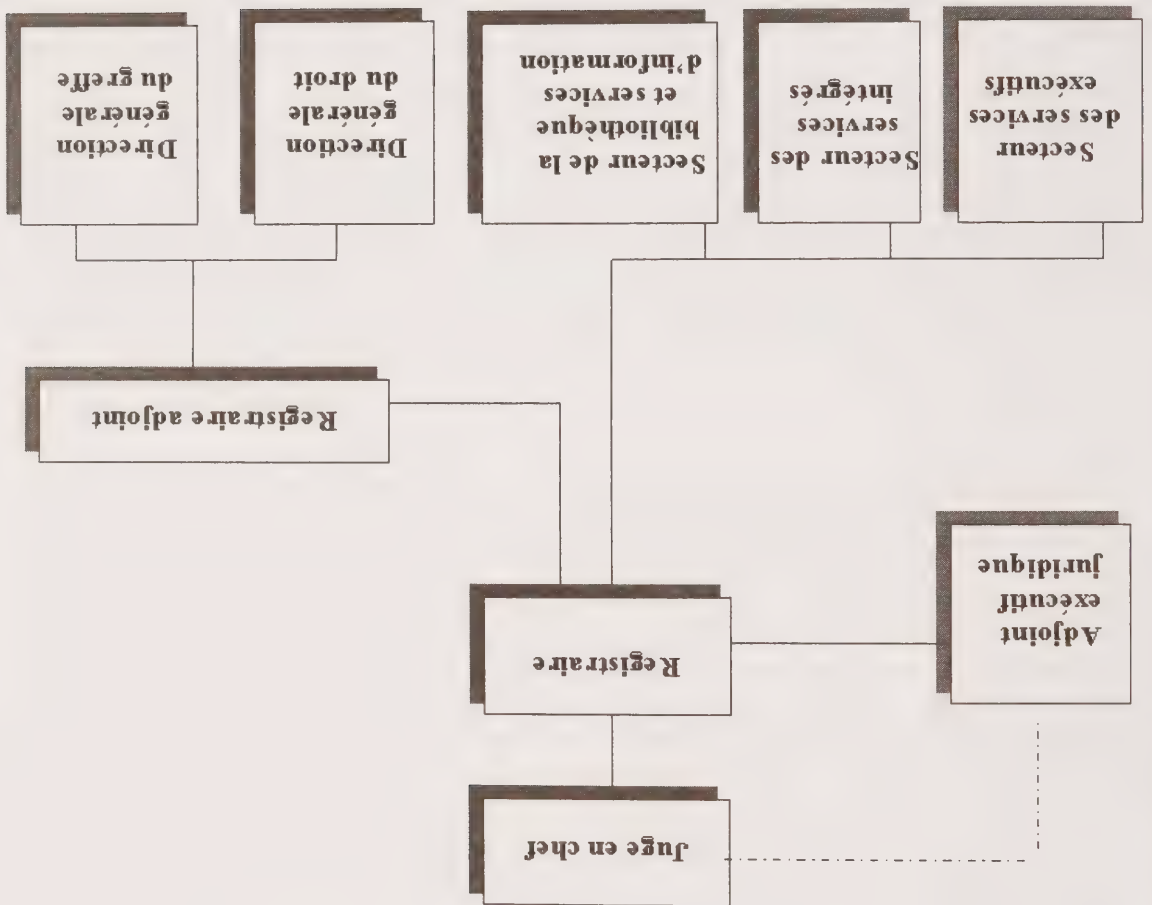
Services d'information au public et de visites guidées

Les activités de rayonnement et de sensibilisation du public s'effectuent de plusieurs façons, notamment : visites guidées de l'édifice de la Cour, trousseaux pédagogiques et, ce qui revêt de plus en plus d'importance, un large éventail de communications et de réponses aux demandes de renseignements au moyen du site Web public de la Cour.

III : Renseignements supplémentaires

A. Structure organisationnelle du Bureau du registraire

Le diagramme ci-dessous représente l'organigramme du Bureau du registraire.



- **Gestion du matériel.** Le Bureau du registraire n'a pas de processus ou de système structuré de gestion des biens et du matériel. La mise en place d'un processus de planification intégré (ci-dessus) deviendra le catalyseur de l'amélioration dans ce domaine.
 - **Cadre de planification efficace.** Le Bureau du registraire adopte une démarche en plusieurs étapes en vue d'intégrer pleinement dans son processus de planification des activités la gestion des biens et la planification des ressources humaines. Les questions de 2006-2007 et la première ébauche du plan intégré des RH a été élaborée. Pour le prochain cycle de planification, d'autres améliorations seront apportées au processus en vue d'intégrer pleinement dans la planification des activités les éléments que sont la planification des RH et la gestion des biens.
 - **Les principaux domaines suivants exigeront encore plus d'efforts pour en assurer la pleine conformité avec le CRG :**
 - les résultats des vérifications sont présentés au Comité exécutif, puis au Comité de gestion.
 - les pouvoirs de passation de marchés soient délégués uniquement aux personnes ayant une connaissance approfondie des règles et des règlements fédéraux applicables en matière de passation de marchés; et
 - les procédures soient davantage normalisées et officialisées et que les processus soient rationalisés;
 - la piste de vérification des mesures prises et des approbations obtenues soit établie;
 - les connaissances des exigences en matière de passation de marchés dans la fonction publique soient tenues à jour à la Cour grâce à des séances périodiques de perfectionnement professionnel et à la consultation fréquente de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada;
 - les pouvoirs de passation de marchés soient délégués uniquement aux personnes ayant une connaissance approfondie des règles et des règlements fédéraux applicables en matière de passation de marchés; et
 - les résultats des vérifications sont présentés au Comité exécutif, puis au Comité de gestion.
 - **Les principaux domaines suivants exigeront encore plus d'efforts pour en assurer la pleine conformité avec le CRG :**
 - les risques liés aux activités d'acquisition de biens et de services et de passation de marchés soient régulièrement évalués;
 - l'accès soit plus facile et la concurrence soit encouragée, conformément à la politique du gouvernement en matière d'acquisition et de passation de marchés;
 - les procédures soient davantage normalisées et officialisées et que les processus soient rationalisés;
 - la piste de vérification des mesures prises et des approbations obtenues soit établie;
 - les connaissances des exigences en matière de passation de marchés dans la fonction publique soient tenues à jour à la Cour grâce à des séances périodiques de perfectionnement professionnel et à la consultation fréquente de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada;
 - les pouvoirs de passation de marchés soient délégués uniquement aux personnes ayant une connaissance approfondie des règles et des règlements fédéraux applicables en matière de passation de marchés; et
 - les résultats des vérifications sont présentés au Comité exécutif, puis au Comité de gestion.
- bien définis et compris et que la direction recevait régulièrement des rapports précis et fiables sur les marchés. Les vérificateurs ont également signalé des améliorations à apporter et ont fait des recommandations visant les procédures du Bureau du registraire afin que :

Le Bureau du registraire continue d'améliorer ses pratiques de gestion et procède chaque année à une évaluation de ses pratiques en regard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du gouvernement.

Conformité avec le Cadre de responsabilisation de gestion (CRG)

Le Bureau du registraire a terminé en 2002 l'évaluation de sa capacité de gestion et a dressé en 2003 un plan d'action visant l'amélioration de ses pratiques. Ses initiatives en gestion ont été intégrées au plan d'activités de l'organisation. Les principaux domaines touchés par les initiatives d'amélioration des pratiques au cours de l'exercice 2006-2007 sont les suivants :

- **Gestion des risques.** Le Bureau du registraire met à jour ses profils de risques de l'organisation dans le cadre de sa planification stratégique annuelle. Dans l'avenir, il veut mieux préciser les mesures à mettre en œuvre pour réduire les risques à priorité élevée (au moyen de plans plus détaillés d'atténuation des risques), offrir aux gestionnaires de la formation sur la gestion des risques et finaliser les plans de reprise et de continuité des activités.

- **Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR).** Le Bureau du registraire a terminé la première étape de mise en application de la SGRR en mettant à jour l'architecture des activités de programme de manière à ce qu'elle reflète mieux les programmes et activités réalisés. Cette nouvelle architecture des activités de programme servira de fondement à la préparation des rapports en 2008-2009. Le Bureau du registraire s'est doté d'un cadre de mesure du rendement comportant 19 indicateurs, d'ordre qualitatif ou quantitatif. En outre, il mesure son rendement deux fois par année, d'abord lors de ses séances annuelles de planification stratégique tenues à l'automne, et ensuite à la fin de l'exercice. Les renseignements sur le rendement proviennent d'un certain nombre de sources, principalement du Système de gestion des dossiers. Une échelle à cinq niveaux sert à évaluer la mesure dans laquelle les objectifs de rendement ont été atteints, et le Bureau du registraire procède à une évaluation générale de ses points forts et de ses points faibles. Les résultats de ce suivi sont pris en compte dans l'établissement des priorités et des projets. Le Bureau du registraire espère examiner dans l'avenir la nécessité d'utiliser des cartes de pointage plus détaillées pour chaque indicateur de rendement.

- **Vérification interne.** Les résultats des vérifications ont été très utiles à l'amélioration des services et au resserrement des contrôles. Les vérifications internes sont considérées comme un puissant instrument de gestion. Un processus efficace, déjà en place, permet de donner suite aux vérifications. En 2006-2007, on a entrepris la vérification interne des activités de passation de marchés et d'acquisition de biens et de services du Bureau du registraire. Les vérificateurs ont conclu que la direction avait pris des mesures constructives au cours de la période visée pour faire face aux risques connus et resserrer les contrôles relatifs aux marchés, qu'il y avait une meilleure connaissance dans l'ensemble de l'organisation des exigences en matière de marchés, que de nombreuses étapes de ce processus avaient été normalisées, que les rôles et les responsabilités à cet égard étaient

Fonds documentaire de la bibliothèque

Comptant environ 350 000 ouvrages, la bibliothèque de la Cour suprême constitue le fonds de recherche de la Cour. L'importante collection comprend des recueils de lois et de jurisprudence, des périodiques et des traités de droit des plus importants États de droit civil et de common law, dont le Canada, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France et la Belgique. À ses fonds d'imprimés et de microfiches s'ajoute l'accès à un vaste éventail de ressources juridiques et de banques de données électroniques. La Bibliothèque possède aussi une riche collection de livres rares des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles traitant de la common law de l'Angleterre et du droit civil de la France.

En 2006-2007, la bibliothèque a complètement réaménagé son site Web dans le but d'exploiter pleinement tous les aspects de son système de gestion de bibliothèque mis à niveau et des logiciels de gestion de périphériques installés au cours de l'année, y compris la possibilité pour les usagers d'obtenir le meilleur exemplaire des périodiques, en version imprimée ou électronique. De plus, elle a ajouté à des centaines de fiches bibliographiques des tables des matières électroniques comportant des liens au texte intégral.

E. Résultat prévu : Personnel productif

Les principaux indicateurs sont la motivation, le dévouement et les compétences du personnel.

Motivation et dévouement

Il ressort du sondage le plus récent auprès des fonctionnaires fédéraux que les employés continuent d'être très dévoués à l'organisation. Les commentaires étaient positifs en ce qui concerne tous les sujets abordés dans le sondage. Il convient tout particulièrement de souligner que 99 p. 100 des répondants tiennent fermement à la réussite de leur organisation et estiment qu'il s'agit d'un bon lieu de travail. De plus, 97 p. 100 des répondants se sont dits fiers de leurs unités de travail. Toutefois, malgré les commentaires positifs dans l'ensemble, le Bureau du registraire a constaté que des améliorations pouvaient être apportées à certains égards. Il a cerné trois champs d'action prioritaires : apprentissage et perfectionnement professionnel, formation en matière de ressources humaines à l'intention des employés et des gestionnaires et communications entre les employés et leurs superviseurs et la haute direction.

Compétences de la main-d'œuvre

À l'instar de nombreux organismes de petite taille, le Bureau du registraire éprouve des difficultés à recruter du personnel et à le maintenir en fonction. Dans le passé, il a été difficile de pourvoir à des postes spécialisés, notamment les bibliothécaires et les jurilinguistes. Le maintien en fonction pose problème dans les services de soutien, puisque le Bureau du registraire ne peut offrir de nombreuses possibilités d'avancement professionnel et les employés quittent l'organisation afin d'obtenir des occasions d'avancement. Le projet de modernisation de la Cour ajoute à ce problème en raison de la création de nouvelles responsabilités et de nouveaux postes. Il est fait état de ces difficultés bien connues dans le plan de dotation ainsi que dans le plan des ressources humaines du Bureau du registraire.

Le Bureau du registraire a pris un certain nombre de mesures visant l'élaboration et l'application d'une stratégie de gestion et de transmission de l'information. Le projet vise notamment les sites Intranet et Internet, les systèmes de communication et le dépôt d'information, la sauvegarde et le traitement des documents archivés et la préservation de l'information sur support électronique (VHS, DVD, microfiches). La mise en œuvre englobe l'infrastructure d'information (gouvernance, documentation et formation). Ces améliorations vont réduire le doublement de l'information, la rendre plus accessible, améliorer sa présentation et favoriser l'échange et le transfert de connaissances.

Accès aux renseignements sur les dossiers

Le Bureau du registraire doit faire en sorte que l'information, telle les décisions de la Cour, soit aisément à la portée du public et que l'historique des dossiers et les autres documents juridiques le soient facilement pour les juges et les employés. Les renseignements sur les dossiers de la Cour sont offerts sous forme électronique, sous réserve de quelques restrictions. Le Système de gestion des dossiers de la Cour, dont les usagers sont fortement tributaires, est l'objet d'améliorations constantes. Le Bureau du registraire offre actuellement un accès au Système de gestion des cas par le truchement du site Web et examine la possibilité d'étendre cet accès à d'autres renseignements et documents, y compris aux mémoires électroniques. Des rapports en ligne sont préparés pour répondre à la demande croissante d'information de la part des avocats. Un projet de politique relative à l'accès aux dossiers, y compris l'accès aux mémoires sur le site Web de la Cour, a été élaboré en 2006-2007; après consultation, cette politique a été approuvée en mai 2007 et sera mise en œuvre au cours de l'exercice 2007-2008.

Qualité de l'entreposage, de la conservation et de la préservation de l'information de la Cour

La fonction de gestion des dossiers est bien implantée au Bureau du registraire. Il y a eut une vérification de la fonction de gestion des dossiers en 2004-2005 qui visait tant les dossiers judiciaires que les dossiers administratifs. Le rapport contient un certain nombre de recommandations dont la mise en œuvre est étalée sur quatre ans. Il s'agit d'améliorer les structures de gestion, les mécanismes de contrôle, les politiques et les pratiques, la gestion des risques et l'information destinée à la prise de décisions. On a amorcé la mise en œuvre de plusieurs recommandations, et notamment entrepris des préparatifs minutieux en vue de l'implantation du Système de gestion des documents et des dossiers électroniques (SGDDE) en 2007-2008. Au nombre des tâches déjà accomplies, mentionnons la définition des exigences, la sélection du système, l'élaboration de la stratégie de formation et de l'architecture des applications. Les travaux préparatoires à la mise en œuvre du SGDDE ont débuté avec l'élaboration du plan de classification, du profil de métadonnées et du calendrier de conservation. Dans le cadre du processus d'élaboration de ces outils, il y a eu de vastes consultations des usagers de manière à ce que les employés se sentent concernés par les projets de gestion de l'information.

Qualité de l'accès aux services et à l'information par voie électronique

L'amélioration du site Web de la Cour suprême s'est poursuivie de manière à favoriser l'accès en temps opportun aux renseignements sur les dossiers et les audiences. Pour chaque demande d'autorisation, des sommaires bilingues sont préparés et affichés sur le site Web de la Cour, qui est mis à jour quotidiennement et offre les renseignements les plus récents. La création d'un portail destiné aux parties qui ne sont pas représentées par un avocat a été entreprise en 2006-2007 et sera complétée en 2007-2008. La documentation imprimée a également été mise à jour. Le Bureau du registraire entend toujours poursuivre la mise en œuvre progressive du dépôt électronique, son objectif étant le dépôt électronique de l'ensemble des documents se rapportant à tous les appels qui seront entendus à l'automne 2008.

Stabilité des systèmes

La fiabilité du matériel audiovisuel utilisé dans la salle d'audience constitue une source importante de préoccupations. Des solutions à court terme ont été appliquées en 2005-2006 et en 2006-2007 en attendant les améliorations à long terme qui découleront de la réalisation du projet relatif au matériel audiovisuel et à la technologie de gestion de l'information dans la salle d'audience. En outre, la Cour s'est dotée d'un système de secours pouvant assurer la continuité du service pendant une audience en cas de défaillance du système audiovisuel.

Accès pour les médias

Le système de séances d'information à huis clos tenues avant la diffusion publique des jugements importants est maintenant bien en place, et les propositions d'améliorations des relations avec les médias sont faites par le truchement du comité de la Cour chargé de cette question. L'un des principaux objectifs du projet de modernisation du système audiovisuel de la salle d'audience est l'amélioration de la qualité de la diffusion pour les médias.

Sécurité physique

Les mesures suivantes ont été prises pour maintenir et relever le niveau de sécurité :

- **Mise en œuvre des recommandations découlant de la vérification de sécurité effectuée en 2004-2005.** Les politiques et les procédures en matière de sécurité du Bureau du registraire ont été élaborées ou actualisées selon les besoins et seront précisées au cours du prochain exercice. La mise à jour du cadre et du plan de continuité des opérations du Bureau du registraire a été menée à bien et testée en 2006-2007. Sa tenue à jour sera assurée grâce à des tests réguliers, et on fera les adaptations requises pour en assurer la conformité avec les pratiques exemplaires du gouvernement et l'orientation du programme de continuité d'un gouvernement constitutionnel.

- **Sensibilisation à la sécurité.** Le calendrier des séances de sensibilisation à la sécurité a été établi. En outre, le *Guide sur la sécurité à l'intention des juges de la Cour suprême du Canada* a été mis à jour et distribué lors des séances d'information individuelles sur la sécurité offertes à chaque juge.

Pourcentage de demandes d'autorisation d'appel déposées par des parties non représentées par un avocat

Année	Nombre total de demandes d'autorisation d'appel	Demandes d'autorisation d'appel déposées par les parties non représentées par un avocat	% de demandes déposées par des parties non représentées par un avocat
-------	---	---	---

1999	585	111	19 %
2000	642	117	18 %
2001	621	117	19 %
2002	523	106	20 %
2003	550	92	17 %
2004	568	114	20 %
2005	544	103	19 %
2006	506	115	23 %

Efficacité des règles

Les règles de pratique de la Cour suprême du Canada font l'objet de modifications en permanence. Les révisions sont faites après consultation des avocats de l'extérieur, membres du Comité des correspondants auprès de la Cour sur les règles de pratique et les procédures et du Comité de liaison Association du Barreau canadien - Cour suprême du Canada. Les règles ont été modifiées en profondeur en 2002. Depuis, des modifications mineures ont été proposées et sont entrées en vigueur en octobre 2006. Dans l'ensemble, les règles sont efficaces et à jour. Les commentateurs des deux comités sont généralement positifs. Les améliorations proposées dans le rapport du sondage sur la Direction générale du greffe seront examinées au cours de l'année qui vient.

Qualité des services de protocole

Les services de protocole comprennent l'organisation d'activités spéciales à la Cour (réceptions, dîners, congrès, conférences et inaugurations), l'accueil de dignitaires et de visiteurs (canadiens et étrangers) officiellement invités par la Cour et l'aide aux juges qui se rendent à l'étranger et y représentent la Cour. Dans l'ensemble, la rétroaction à cet égard est positive. On estime que ces activités sont réussies. Aucune préoccupation majeure n'a été exprimée, et le service est constamment amélioré.

facilement accès à l'information par leurs propres moyens. Parmi les améliorations apportées en 2006-2007, mentionnons le portail des médias, le portail et une vidéo éducatifs, des règles administratives de gestion de l'information pour les documents des juges et la réorganisation du site Web géré par l'Université de Montréal pour les décisions de la Cour (Lexum).

Les demandes d'ordre général et les demandes d'information de la part du public croissent en nombre, de sorte que le public est mieux informé et plus exigeant à l'égard des questions très intéressantes sur lesquelles se penche la Cour. Les appels téléphoniques du grand public ainsi que ses courriels et lettres exigent davantage. En 2006, le personnel de la Salle des dossiers judiciaires a répondu à 2 719 demandes de renseignements de clients internes et externes au sujet de dossiers ou de documents reliés aux travaux de la Cour et a fourni 7 125 extraits ou dossiers complets à ces clients. Grâce à des rapports statistiques améliorés, la Salle des dossiers judiciaires est désormais en mesure de faire le suivi des normes de service. En novembre 2006, plus de 95 p. 100 des demandes de renseignements avaient été traitées dans le délai de 48 heures prévu par les normes de service. En outre, la réceptionniste a répondu aux appels téléphoniques au Greffe dans les délais prévus par les normes de service. Pendant la période sélectionnée de huit semaines, seulement 6,7 p. 100 des appels ont été acheminés à la boîte vocale, mais tous les appels ont été retournés dans un délai d'un jour ouvrable. Qui plus est, le personnel des opérations de la Cour doit faire en sorte que l'information sur toutes les affaires dont la Cour est saisie, les parties, les avocats qui plaident, le rôle des audiences et toutes les décisions sur les requêtes, les demandes d'autorisation d'appel et les appels soit toujours complète et à jour sur son site Web public. Il doit aussi annoncer dans des communiqués de presse les principales étapes de la progression des affaires et le rôle. On publie aussi, à l'interne et sur le site Web, le Bulletin des procédures et le Recueil des arrêts de la Cour suprême.

Suivant la tendance observée par la plupart des tribunaux au pays, un nombre croissant de parties comparait devant la Cour sans être représentées par un avocat, comme le montre le tableau qui suit. Ces personnes ont besoin d'une plus grande aide que celles qui sont représentées, ce qui exige davantage du personnel. En 2006, 299 lettres ont été expédiées à des parties non représentées par un avocat et 50 trousses d'information leur ont été envoyées pour les aider à constituer leur demande d'autorisation d'appel.

Les demandes de renseignements ont reçu une réponse dans les délais prescrits par les normes de service dans la majorité des cas. Les commentaires des parties prenantes à cet égard sont positifs. Les plaintes ont été peu nombreuses. Le site Web a été amélioré afin que les utilisateurs aient plus

Le Bureau du registraire doit faire en sorte que la Cour soit accessible et fournisse en temps opportun les services et les renseignements aux parties et aux avocats. Le sondage sur les services dispensés par la Direction générale du greffe (voir le résumé à la partie A ci-dessus) a fourni une rétroaction utile sur la perception qu'ont les clients de l'accès aux renseignements de la Cour.

C. Résultat prévu : Accès aux services de la Cour

Dépistage des conflits d'intérêts potentiels

Le Bureau du registraire a institué des mesures visant à dépister les conflits d'intérêts pouvant toucher les juges, la registraire adjointe. Des modifications ont été apportées aux *Règles de la Cour suprême du Canada* pour obliger les parties à signaler à la Cour toute perception de conflits d'intérêts potentiels lors du dépôt de documents. Un système de suivi automatisé permet de veiller à ce que les juges ne se retrouvent pas en situation de conflit d'intérêts potentiels.

La Cour enrichit indirectement son indépendance institutionnelle par une participation active à la communauté internationale des juges et juristes et l'accueil de visiteurs étrangers qui s'intéressent à l'administration de la justice au Canada. Les tribunaux d'autres pays en étudient d'ailleurs régulièrement les jugements. La Cour reçoit de nombreuses délégations de partout au monde qui veulent se renseigner sur la gestion judiciaire moderne (il y a eu 59 visites officielles en 2006). Le personnel du Bureau du registraire et les juges de la Cour participent activement à des associations internationales, en diffusant à leurs membres des arrêts tirés de la banque de données de la Cour et en participant aux réunions qu'elles organisent pour discuter de questions d'intérêt commun.

Perception de l'indépendance institutionnelle

Il convient de maintenir une relation d'autonomie vis à vis du Parlement, du ministère de la Justice et des organismes centraux. La registraire consulte régulièrement les juges pour évaluer leur perception du maintien de l'indépendance institutionnelle. Le Bureau du registraire reçoit en outre des commentaires informels du fait de ses relations avec les juridictions aux niveaux international, fédéral et provincial et prend les mesures voulues au besoin.

Située au sommet de la hiérarchie judiciaire, la Cour statue sur des questions d'importance nationale qui touchent les citoyens et les administrations publiques au Canada. Dans ce contexte, le Bureau du registraire doit veiller à ce que l'indépendance de la Cour en tant qu'institution soit protégée dans le cadre d'une saine gestion publique.

B. Résultat prévu : Indépendance de la Cour

La Bibliothèque offre ses services à la Cour suprême, mais aussi aux avocats qui comparaissent devant la Cour, aux cours fédérales (Cour d'appel fédérale, Cour fédérale, Cour canadienne de l'impôt), aux avocats et, sur autorisation spéciale, à d'autres juristes. Grâce à un ensemble d'ententes de partage des ressources avec les bibliothèques des barreaux et des tribunaux, ainsi qu'à des réseaux de prêts entre bibliothèques, le grand public a également accès aux fonds historiques et courants de documents juridiques en common law et en droit civil. En 2006-2007, la deuxième phase du renouvellement du Système de gestion de bibliothèque est devenue un objectif prioritaire afin que les usagers disposent d'un accès efficace aux collections hybrides de documents imprimés et électroniques. Une campagne de sensibilisation a été menée dans les bibliothèques de droit dans l'ensemble du pays pour faire connaître le système de prêts entre bibliothèques. Grâce au logiciel URL ouvert, il a été possible d'offrir un accès homogène aux périodiques électroniques et imprimés. De plus, le moteur de recherche fédéré donne aux usagers de la bibliothèque la possibilité de faire des recherches dans de multiples bases de données et dans Internet.

Qualité des services de bibliothèque

La technologie de l'information a retenu encore beaucoup l'attention en 2006-2007. Les groupes technologiques existants sont formés d'outils bureautiques standard, de l'équipement de la salle d'audience (p. ex. équipement audiovisuel), d'applications internes (p. ex. Système de gestion des dossiers), d'applications commerciales (p. ex. Système d'information des Ressources Humaines (SIRH), Free Balance, système de gestion de bibliothèque), de mesures de sécurité, d'applications Web ainsi que d'un matériel et d'une infrastructure de soutien. Des projets d'envergure ont été lancés en vue d'implanter dans l'ensemble de l'organisation un SGDFE, de soutenir le dépôt électronique des documents, d'actualiser les logiciels de traitement de textes de la Cour, de moderniser entièrement les systèmes audiovisuels de la salle d'audience et d'installer le matériel de gestion de la technologie de l'information dans la salle d'audience. S'y ajoutent les mises à niveau et améliorations régulières à l'infrastructure de la technologie de l'information et aux applications bureautiques.

Qualité de la technologie

Délais moyens (en mois)	Entre le dépôt de la demande d'autorisation et la décision sur la demande												Entre la date de l'autorisation (ou de l'avis d'appel de plein droit) et l'audition												Entre l'audition et le jugement											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006			
	4,4	3,5	3,9	5,2	5,4	4,3	5,7	3,9	3,7	3,7	3,4	11,8	10,9	12	11,1	12,5	11,4	12,2	10,5	9,4	9,1	7,7	3	2,8	2,8	5,4	5,8	5,6	5,6	5,1	4	5,2	5,9			

Le Bureau du registraire compile des statistiques mensuelles sur la charge de travail et l'arriéré de la Cour, et produit et publie un rapport statistique annuel. Le site Web de la Cour (<http://www.scc-gsc.gc.ca>) présente une information détaillée sur les dossiers. Le nombre de demandes d'autorisation d'appel en attente et prêtes pour examen est resté stable, à moins de 70. Pour plus de 90 p. 100 des demandes d'autorisation, la décision est rendue dans les six mois suivant le dépôt de la demande.

Les temps de traitement moyens observés au fil des ans jusqu'en 2006 figurent dans le tableau qui suit. Le délai moyen entre le dépôt de la demande d'autorisation d'appel et la décision a reculé légèrement en 2006, tandis que le délai moyen entre la date de l'autorisation et l'audition a connu une plus forte baisse. Le délai entre l'audition et le jugement a augmenté en 2006, et ce, pour la deuxième année consécutive.

Temps de traitement des dossiers

- Le manuel complet des procédures du Greffe a été finalisé.
- Un guide complet sur la tenue des séances d'information à huis clos portant sur certaines décisions de la Cour a été rédigé et adopté.
- La gestion des dossiers de la Cour et la gestion des dossiers administratifs relèvent désormais d'un seul gestionnaire.
- Des améliorations ont été apportées à la production du Bulletin des procédures, dans sa nouvelle version bilingue.
- Le bureau de gestion de projet a été mis sur pied pour coordonner les activités liées à quatre projets importants, à savoir le projet de modernisation du matériel audiovisuel et de la technologie de l'information dans la salle d'audience, le SGDFE, le projet de dépôt électronique et le projet d'actualisation des logiciels de traitement de textes.
- A été créée la fonction de services de communication regroupant les activités de communication et de reddition de comptes des diverses directions générales et servant de fondement à un centre d'expertise en communication.
- Ont été mis en application un logiciel URL ouvert et un moteur de recherche fédéré permettant la recherche dans les collections hybrides de documents juridiques imprimés et électroniques de la bibliothèque.
- Le site intranet de la bibliothèque a été réaménagé pour qu'il se conforme à la normalisation des sites.
- La mise en service de guichets d'auto-emprunt et l'automatisation de services de prêts entre bibliothèques avec des organismes externes ont été intégrés au nouveau système de gestion de bibliothèque (SGB).

- élevé. Les principales attentes des avocats restent l'obtention d'un service adapté et efficace et l'accès par voie électronique à l'information.
- **Rétroaction des clients.** Un sondage a été mené auprès des clients de la Direction générale du greffe du 1^{er} au 23 février 2007. Le questionnaire du sondage a été transmis aux 299 personnes ayant comparu devant la Cour suprême en 2006, et 178 (soit 60 p. 100) l'ont rempli. Les questions portaient sur la qualité des services offerts par la Direction générale du greffe, les heures de bureau, les voies de communication, le personnel de la Direction générale du greffe et le site Web de la Cour suprême du Canada (CSC). Les commentaires des clients sont très positifs. Trois répondants sur quatre se sont dits « satisfaits » des services reçus, et la quasi-totalité des répondants (99 p. 100) se sont dits « satisfaits » ou « très satisfaits ». Les heures de bureau ont été jugées acceptables, même si un petit nombre préférerait des heures prolongées. La plupart des clients utilisent le téléphone ou les services en ligne, mais le niveau de satisfaction est plus élevé en regard aux services en personne, par télécopieur ou par courrier. Quant aux employés de la Direction générale du greffe, les répondants ont dit qu'ils sont courtois, d'un abord facile, bien renseignés et efficaces et qu'ils fournissent des renseignements de qualité supérieure. La quasi-totalité des répondants étaient « satisfaits » ou « très satisfaits » du niveau de compétence du personnel du Greffe. Les commentaires concernant le site Web de la Cour sont positifs, mais dans une moindre mesure que ceux portant sur les autres domaines de services. Les résultats du sondage indiquent que des améliorations pourraient être apportées aux *Règles de la Cour suprême du Canada*, lesquelles pourraient être plus complètes et plus claires, tout comme les directives portant sur la préparation de la version électronique du mémoire d'appel. Les résultats permettent également de conclure qu'il faut prendre des mesures pour veiller à ce que les services offerts par les voies de communication utilisées le plus couramment, notamment les services en ligne, soient de même qualité que les services dispensés par les voies plus traditionnelles, mais moins complexes.
 - En 2006-2007, la bibliothèque figurait au nombre des quatre bibliothèques du gouvernement du Canada participant au sondage LibQual+ du Consortium canadien, vaste étude sur la qualité des services offerts par plus de 200 bibliothèques universitaires et bibliothèques de recherche. Le questionnaire-sondage SERVQUAL, un outil courant d'évaluation de la qualité des services dans le secteur privé, a été utilisé initialement comme modèle conceptuel du sondage LibQual+. Le questionnaire a été remis uniquement aux clients à l'intérieur. Les résultats feront l'objet d'une évaluation en 2007-2008 et serviront à élaborer des moyens novateurs d'améliorer les services de bibliothèque.
- Le Bureau du registre a amélioré certains aspects des processus administratifs en 2006-2007, dont les suivants :
- Les modifications les plus récentes aux *Règles de la Cour suprême du Canada* ont été rédigées et adoptées, et des documents de formation ont été fournis aux juges, au personnel de la Cour et aux avocats de l'extérieur. Les modifications ont été mises en œuvre sans heurt.

Rétroaction sur la qualité du service

La surveillance qualitative de la satisfaction des parties prenantes repose sur la rétroaction des juges et des avocats. S'y est ajouté en 2006-2007 un sondage structuré sur la satisfaction des clients (avocats, correspondants et plaidéurs non représentés par un avocat) portant sur divers services de la Direction générale du greffe, et notamment l'évaluation de la portée, de la qualité, de l'efficacité et de l'efficience des services et de l'information fournis.

- **Rétroaction des juges.** La registraire discute régulièrement avec les juges de leur niveau de satisfaction quant à la rapidité des services professionnels et administratifs que leur fournit le personnel de la Cour. Les commentaires sont généralement très positifs. Les juges attendent avec impatience l'achèvement du projet de modernisation de la Cour.
- **Rétroaction de la communauté juridique.** La registraire discute régulièrement avec des avocats de l'extérieur pour connaître leur opinion sur la prestation des services. Elle recueille par exemple des commentaires lors des réunions du Comité de liaison Association du Barreau canadien Cour suprême du Canada, du Comité des correspondants auprès de la Cour sur les règles de pratique et les procédures, ainsi qu'à l'occasion d'autres échanges à caractère moins officiel. Le niveau de satisfaction est en général

A. Résultat prévu : Traitement des dossiers sans délai

Le reste de cette partie porte sur le rendement du Bureau du registraire au regard de chaque indicateur.

Résultat prévu	Indicateurs de rendement
Accès à l'information	<ul style="list-style-type: none">• Accès aux renseignements sur les dossiers• Qualité de l'entreposage, de la conservation et de la préservation de l'information de la Cour• Fonds documentaire de la bibliothèque
Personnel productif	<ul style="list-style-type: none">• Motivation et dévouement• Compétences de la main-d'oeuvre
Saine gestion	<ul style="list-style-type: none">• Conformité au cadre de responsabilisation de gestion (CRG)

II : Rendement par résultat stratégique

Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada a un objectif stratégique unique : *fournir à la Cour suprême du Canada le meilleur environnement décisionnel possible*. Le programme a une activité centrale : *traiter les audiences et les décisions*, c'est-à-dire offrir à la Cour les services qui lui permettent de rendre ses décisions en tant que tribunal de dernier ressort. Les principales responsabilités du Bureau du registraire consistent à fournir tout un éventail de services administratifs et de services de soutien aux juges et à gérer les dossiers soumis à la Cour.

Les résultats prévus sont les suivants :

- traiter les audiences et les décisions avec célérité;
- assurer l'indépendance institutionnelle de la Cour dans le cadre d'une saine gestion publique;
- améliorer l'accès à la Cour et à ses services;
- fournir à la Cour le fonds documentaire dont elle a besoin pour remplir son mandat.

Le cadre de gestion du rendement du Bureau du registraire inclut également les indicateurs de rendement liés à la productivité de l'effectif et à la saine gestion. Le tableau qui suit fait état des indicateurs de rendement applicable à chaque résultat prévu.

Résultat prévu	Indicateurs de rendement
Traiter les dossiers sans délai	<ul style="list-style-type: none"> • Rétroaction sur la qualité du service • Temps de traitement des dossiers • Qualité de la technologie • Qualité des services de bibliothèque
Indépendance de la Cour	<ul style="list-style-type: none"> • Perception de l'indépendance institutionnelle • Dépistage des conflits d'intérêts potentiels
Accès aux services de la Cour	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de réponse aux demandes de renseignements • Efficacité des règles • Qualité des services de protocole • Qualité de l'accès aux services et à l'information par voie électronique • Stabilité des systèmes • Accès pour les médias • Sécurité physique

La Cour suprême du Canada est au sommet du pouvoir judiciaire du gouvernement du Canada et constitue un organisme fondamental à la démocratie canadienne. Ses résultats et programmes s'harmonisent avec le secteur de résultat Affaires gouvernementales figurant dans le Cadre pangouvernemental, qui appuie tous les autres secteurs de résultats.

E. Lien aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada

- d. Installations : Des progrès relatifs ont été réalisés en vue de l'achèvement des deux projets énumérés dans le Rapport sur les plans et les priorités 2006-2007. Ont été obtenus l'approbation définitive de projet et le financement pour le projet de modernisation du matériel audiovisuel et de la technologie de l'information dans la salle d'audience. L'étape de l'élaboration des exigences et de la conception a été menée à bien, tout comme la « validation de principe » ou le projet pilote servant à en démontrer la faisabilité. À la fin de l'année, l'achat de l'équipement, des meubles et des logiciels nécessaires était en cours. Le projet de réaménagement de l'entrée Est était en cours lorsque des problèmes de service sont survenus en novembre 2006, ce qui a finalement entraîné la suspension des travaux en janvier 2007. Le projet a été confié à un nouvel entrepreneur et les travaux devraient être terminés à l'automne 2007.
- projets concernant le dépôt électronique et le projet d'actualisation des logiciels de traitement de textes. À la Bibliothèque, du fait de la mise en application du nouveau système de gestion de bibliothèque, il a fallu restructurer un certain nombre de produits distribués antérieurement sur support papier afin d'en permettre l'acheminement par voie électronique aux juges et aux employés du Bureau du registraire. Les tables des matières jointes aux fichiers sont plus détaillées afin de faciliter la recherche, et les sommaires des périodiques sont fournis par voie électronique avec lien au texte intégral en ligne.

- a. Le personnel : Le personnel du Bureau du registraire est motivé et dévoué, comme en témoignent les résultats toujours positifs du sondage auprès des fonctionnaires fédéraux. Toutefois, le recrutement et le maintien en fonction d'employés possédant les compétences requises continuent de poser problème.
- b. La gestion de l'information et la technologie : De nombreuses améliorations ont été apportées à l'infrastructure de technologie de l'information du Bureau du registraire dans le but d'en accroître la capacité et de mieux l'adapter aux exigences du Secrétariat du Conseil du Trésor et aux normes de l'industrie. Le processus de sauvegarde et les outils connexes ont été mis à niveau et améliorés, un nouveau réseau de stockage a été acheté en vue de la mise en œuvre du système de gestion des documents et des dossiers électroniques (SGDDE) de la Cour, des améliorations au service d'annuaire Active Directory ont été prévues et les plans de reprise et de continuité des activités ont été revus en profondeur et mis à jour. Bon nombre des versions améliorées ont été mises en œuvre en conformité avec la norme de Gestion de la sécurité des technologies de l'information (GSTI), et la disponibilité et la fiabilité des systèmes de technologie de l'information sont demeurées élevées. Le SGDDE permet l'élaboration d'une interface entre le nouveau produit et le système existant de gestion des dossiers au moyen d'un nouveau cadre de développement (.net) et cadre avec l'élaboration des normes de métadonnées, l'amélioration du plan de classification et des calendriers de conservation et d'élimination des données du Bureau du registraire et le réaménagement de certains processus opérationnels visant à optimiser l'efficacité sur le plan électronique. Par suite de la mise en place d'un grand nombre de nouvelles techniques et de nouveaux produits, il est devenu nécessaire de revoir les processus de gestion de l'information et de technologie de l'information, ce qui a été fait en fonction des normes de la Bibliothèque d'information relative aux technologies de l'information, ainsi que des pratiques exemplaires. Enfin, l'installation dans la salle d'audience de la technologie audio-numérique a permis au Bureau du registraire d'améliorer l'intégration de son infrastructure de technologie de l'information et de ses produits audiovisuels, de manière à en faciliter la gestion et à en favoriser la durabilité. L'accroissement de la capacité a notamment pour objectif clé l'actualisation continue du système de gestion de bibliothèque, dans le but de permettre à la Cour et aux employés du Bureau du registraire de faire des recherches dans les collections hybrides de documents juridiques imprimés et électroniques. Un nouveau catalogue en ligne a été lancé, en version intranet et internet (à laquelle a accès le grand public) en mai 2006. De plus, en décembre 2006 et en janvier 2007, il y a eu intégration d'un logiciel URL ouvert et d'un moteur de recherche fédéré afin de permettre la recherche en continu indépendamment des formats.
- c. Traitement : Le Bureau du registraire a continué de concentrer ses efforts sur l'amélioration du service et la mesure du rendement en 2006-2007. Afin d'accroître l'efficacité et la fonctionnalité, notamment en ce qui concerne l'achèvement des documents électroniques, le Bureau du registraire a entrepris à l'hiver 2006-2007 un vaste projet de modernisation de la Cour regroupant le projet de modernisation du matériel audiovisuel et de la technologie de l'information dans la salle d'audience, le

2. **Information.** Cette priorité vise essentiellement la diffusion de renseignements aux parties prenantes de l'extérieur du Bureau du registraire (par ex. les membres du public, les médias et la communauté juridique) ainsi qu'aux usagers à l'intérieur, et ainsi porte sur toute une gamme d'activités. Dans l'ensemble, d'énormes progrès ont été réalisés à cet égard. Les résultats du sondage mené auprès des clients de la Direction générale du greffe (voir le paragraphe qui précède) montrent sous un jour favorable les efforts faits par la Direction générale du greffe à cet égard. Le projet de politique concernant l'accès électronique aux mémoires a été élaboré, le portail à l'intention tout particulièrement des plaideurs non représentés est presque terminé et les modalités d'accès aux dossiers électroniques dans la salle d'audience pendant l'audition d'un appel ont été finalisées. À l'intérieur, des progrès ont été réalisés en vue de l'amorce des travaux de création d'une infrastructure améliorée de gestion de l'information. Enfin, le Bureau du registraire a joué un rôle prépondérant dans la planification et l'organisation des réunions générales annuelles tenues en 2006 par l'Association des administrateurs judiciaires du Canada et l'Association of Reporters of Judicial Decisions, qui constituaient d'autres moyens spontanés de fournir des renseignements sur la Cour.
3. **Gestion des risques.** Le Bureau du registraire a fait des progrès à cet égard grâce à la mise en œuvre d'une approche intégrée lui permettant d'identifier, d'évaluer et de gérer tous les risques auxquels la Cour et le Bureau du registraire sont exposés. En matière de gestion des risques, la sécurité demeure une préoccupation clé et le Bureau du registraire revêt et révisé régulièrement les mesures de sécurité. Les principales activités suivantes ont été entreprises pendant l'exercice 2006-2007 :
 - Une politique sur la sécurité a été élaborée et sera finalisée pendant la nouvelle année.
 - Le cadre du plan de continuité des activités et les plans de continuité ont été approuvés.
 - Le rapport sur la Gestion de la sécurité des technologies de l'information (GSTI) a été déposé.
4. **Accroissement de la capacité.** Cette priorité comporte plusieurs facettes, et les progrès suivants ont été réalisés pour chacune :

Au cours des dernières années, l'âge et l'état du matériel audiovisuel dans la salle d'audience ainsi que l'absence d'appareils de pointe pour le traitement de l'information ont constitué un risque important. Le matériel audiovisuel, même s'il a été bien entretenu, est vieux et il y a eu des défaillances qui ont entraîné des difficultés à quelques reprises. Parce qu'elle n'avait pas accès à la technologie de l'information, la Cour a pris du retard par rapport aux tribunaux d'instance inférieure et a dû continuer de recourir aux moyens traditionnels de dépôt de documents. Ces deux problèmes étaient bien connus et, une fois qu'il a obtenu l'approbation définitive de projet, le Bureau du registraire a amorcé, en octobre 2006, le projet de modernisation du matériel audiovisuel et de la technologie de l'information dans la salle d'audience dans le but de remédier à cette situation.

Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada sert tous les Canadiens en fournissant à la Cour les services dont elle a besoin pour instruire les causes et rendre ses décisions, en fournissant des renseignements et en donnant accès à la Cour et à ses services, en traitant rapidement les audiences et les décisions et en jouant un rôle de premier plan au sein de la communauté juridique. En fournissant des renseignements et en facilitant l'accès aux renseignements sur la Cour, le Bureau du registraire fait en sorte que :

- les parties et la communauté juridique bénéficient d'un service de qualité;
- le grand public soit mieux renseigné sur les travaux et les décisions de la Cour;
- les médias fassent état des décisions de la Cour et de leur incidence de façon juste et impartiale;
- le travail de la Cour soit mieux compris au Canada aussi bien qu'à l'étranger.

En offrant aux parties et à la communauté juridique des services efficaces, le Bureau du registraire assure un meilleur déroulement des procédures judiciaires et un meilleur emploi des fonds publics et diminue le stress des parties et des employés.

La Cour suprême du Canada est la plus haute instance judiciaire au pays et ses arrêts constituent des précédents pour les autres tribunaux judiciaires et administratifs. Le Bureau du registraire joue un rôle de premier plan dans la gestion des affaires de la Cour. Il sert la communauté juridique aux paliers fédéral, provincial et international en participant à la mise en commun de renseignements et de pratiques exemplaires sur des sujets divers comme la gestion des dossiers, le dépôt électronique et la publication des décisions.

Résultats globaux du Bureau du registraire

Dans l'ensemble, le Bureau du registraire a satisfait aux attentes énoncées dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007. De plus amples précisions sur les résultats sont données dans la Partie II, mais les points saillants sont exposés ci-après :

1. Traitement des dossiers avec célérité. Le Bureau du registraire a continué de réduire les temps de traitement, soit le délai entre le dépôt de la demande d'autorisation d'appel et la décision relative à cette demande ainsi qu'entre la date de l'autorisation (ou la date du dépôt d'un avis d'appel de plein droit) et l'audition. Toutefois, le délai entre l'audition et le jugement a augmenté pour la deuxième année consécutive. La rétroaction concernant la qualité du service sert aussi de mesure à cet égard. Le Bureau du registraire a confié à une entreprise privée en 2006-2007 le mandat de mener un sondage sur la satisfaction des clients récents de la Direction générale du greffe, soit les avocats, les correspondants et les plaideurs non représentés par un avocat. Dans l'ensemble, les commentaires des clients étaient très positifs; en effet, trois répondants sur quatre se sont dits « très satisfaits » des services reçus, et la quasi-totalité des répondants (99 p. 100) se sont dits « satisfaits » ou « très satisfaits ».

Dossiers déposés	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Demandes d'autorisation d'appel complètes	561	637	604	585	642	621	523	550	568	544	506
Avis d'appel de plein droit	43	34	30	15	17	21	13	12	12	16	7
Demandes d'autorisation	573	615	572	458	640	668	498	609	559	575	477
Accueillies	67	68	70	60	84	79	53	75	83	65	55
En pourcentage	12	11	12	13	13	12	11	12	15	11	12
Appels entendus	118	104	106	75	78	96	72	82	83	93	80
Nombre total	49	37	30	19	14	17	16	16	13	13	13
De plein droit	69	67	76	56	64	79	56	66	70	80	67
Sur autorisation	82	76	71	55	57	62	51	56	61	62	56
Jours d'audience	124	107	92	73	72	91	88	81	78	89	79
Jugements sur appel	124	107	92	73	72	91	88	81	78	89	79
Nombre total	124	107	92	73	72	91	88	81	78	89	79

Charge de travail 1996 à 2006

L'importance des arrêts de la Cour pour la société canadienne est bien connue. La Cour assure l'uniformité, cohérence et justesse dans la définition, l'élaboration et l'interprétation des principes juridiques dans l'ensemble du système judiciaire canadien. Elle tire sa compétence de la *Loi sur la Cour suprême* et d'autres lois fédérales comme le *Code criminel*.

En 2006, la Cour a examiné près de 500 demandes d'autorisation d'appel, a entendu 80 appels et a rendu une décision dans 79 affaires. Les statistiques sur la charge de travail de la Cour au cours des dix dernières années sont exposées dans le tableau qui suit.

Avantages pour les Canadiens

- Intensification de l'échange entre tribunaux d'information sur les procédures et pratiques.** De plus en plus, les tribunaux mettent en commun leurs expériences sur des questions telles le dépôt électronique des documents et la mesure du rendement. Ce partage se fait de façon plus honnête, ouverte et spontanée, et vise notamment les succès, les échecs et les leçons tirées de l'expérience. Par exemple, le Bureau du registraire collabore de plus en plus étroitement avec les autres collectivités juridiques en matière de dépôt électronique des documents et de gestion de l'information et des données. Ces échanges sont mieux structurés grâce aux travaux de l'Association des administrateurs judiciaires du Canada (l'AAJC) et à la création d'autres tribunes d'échange, comme le Centre canadien de technologie judiciaire (CCTJ).

accroître sa capacité d'adaptation, resserrer ses processus et renforcer les mesures de protection du système de gestion des dossiers. En outre, le personnel doit se montrer plus vigilant. La Cour a mis en œuvre des politiques et procédures pour le traitement des renseignements de nature délicate.

- du registraire, qui doivent effectuer des recherches et analyses approfondies, répondre aux demandes de renseignements que lui adressent les membres du public et les médias et prêter assistance aux parties et aux avocats.
- Parmi les tendances et changements influant sur l'administration de la Cour, mentionnons les facteurs suivants :
- **Diminution du nombre des affaires soumises à la Cour.** Au cours des dix dernières années, la charge de travail du Bureau du registraire pour ce qui est des affaires soumises à la Cour est demeurée très stable (environ 90 appels et 600 demandes d'autorisation par année). En 2006 cependant, on a observé une baisse, le nombre d'appels entendus passant à environ 80 et le nombre de demandes s'établissant à 506. L'incidence de la diminution des demandes d'autorisation se répercutera sur le nombre d'appels entendus en 2007. Il est peu probable que cette réduction de la charge de travail soit permanente. En général, les affaires sont d'une plus grande complexité.
 - **Maintien du cap sur l'échange d'information par voie électronique.** Le recours aux moyens électroniques continue de se généraliser dans les communications des tribunaux avec les membres du public et dans l'échange d'informations entre les tribunaux. Les parties prenantes s'attendent toujours à un accès accru par voie électronique (p. ex. dans la salle d'audience, à la bibliothèque). Les modes de dépôt électronique des documents varient d'un tribunal à l'autre en fonction de la nature de leurs travaux, et le nombre de dossiers transmis par voie électronique en provenance des tribunaux inférieurs augmente. Ces facteurs font ressortir le besoin d'une interopérabilité accrue avec les usagers des tribunaux et entre les tribunaux eux-mêmes; ils ont des conséquences importantes en ce qui concerne l'accès aux dossiers judiciaires, l'élaboration de normes pour le dépôt électronique des documents et la façon de créer, de tenir et de faire circuler l'information dans le système judiciaire.
 - **Changements concernant l'accès aux dossiers judiciaires** Au mois d'août 2006, le Conseil canadien de la magistrature a publié une politique type sur l'accès aux dossiers judiciaires au Canada. En outre, les modifications législatives récentes et notamment la nouvelle législation sur la protection des renseignements personnels ont une incidence sur la protection de la vie privée et l'accès en ligne à l'information judiciaire. Le Bureau du registraire a lancé un projet visant l'adaptation de la politique type et l'élaboration d'une politique sur l'accès électronique aux mémoires d'appel qui saura répondre aux besoins de la Cour. La politique est à l'état d'ébauche et sera mise en œuvre au cours du prochain exercice.
 - **Augmentation du nombre de dossiers soulevant des préoccupations liées au secret, à la protection des renseignements personnels et à la sécurité.** Il arrive plus fréquemment que des documents soient mis sous scellés. Les pratiques et les politiques relatives à la façon de traiter ces documents diffèrent d'une province à l'autre et d'un tribunal à l'autre, et la CSC doit pouvoir s'adapter à ces différences. Les conséquences sont nombreuses, car la Cour doit notamment être en mesure d'identifier et de traiter les dossiers de nature délicate. Il lui faut aussi appliquer des procédures mieux intégrées,

Objectif stratégique : Fournir à la Cour suprême du Canada le cadre le plus favorable possible à la prise de décision.

Priorité et type	Activité de programme - résultat prévu	Sommaire du rendement	Dépenses prévues (en millions de dollars)	Dépenses réelles (en millions de dollars)
1. Traitement des dossiers avec célérité (continu)	<ul style="list-style-type: none"> ► Traitement des audiences et des décisions - ► Indépendance de la Cour ► Traitement des audiences et des décisions avec célérité 	Dépasse toutes les attentes	21,0	22,9
2. Information (continu)	<ul style="list-style-type: none"> ► Traitement des audiences et des décisions - ► Accès aux services de la Cour ► Accès à l'information 	Satisfait à toutes les attentes	3,1	2,6
3. Gestion des risques (engagement pris en 2004-2005)	<ul style="list-style-type: none"> ► Traitement des audiences et des décisions - ► Saine gestion 	Satisfait à toutes les attentes	0,9	0,5
4. Accroître les capacités (engagement pris en 2004-2005)	<ul style="list-style-type: none"> ► Traitement des audiences et des décisions - ► Productivité de l'effectif 	Satisfait à toutes les attentes	2,8	2,7
2006-2007				

D. Sommaire du rendement

Environnement opérationnel et contexte

Le Bureau du registraire doit exercer ses activités dans un milieu en constante évolution. La complexité du milieu juridique ne cesse de croître, et les avancées technologiques exigent de la Cour qu'elle actualise ses installations et ses services. En outre, le public s'attend à de plus en plus de renseignements et de services du Bureau du registraire et ce, dans un contexte d'évolution et de complexité croissante dans le milieu judiciaire. Du fait de la mondialisation du droit, de la démocratisation, des questions de défense des droits de la personne et de la *Charte canadienne des droits et libertés*, la Cour est régulièrement saisie de questions largement médiatisées. La Cour est sans cesse mise au défi de « bien faire les choses », ce qui exige beaucoup des employés du Bureau

Raison d'être

Par ses décisions sur des questions qui sont d'importance pour le public, la Cour suprême du Canada, à titre de juridiction d'appel de dernier ressort, sert les Canadiens en assurant l'évolution de la common law et du droit civil. La Cour suprême du Canada a pour mandat d'exercer au Canada la juridiction d'appel de dernier ressort en matière civile et pénale, et elle réalise ce mandat lorsqu'elle entend et tranche les litiges d'importance pour le public. Selon la *Loi sur la Cour suprême*, la Cour suprême du Canada s'entend du Juge en chef et de huit juges puînés. Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada est chargé de fournir à la Cour la gamme complète des services dont elle a besoin pour entendre les causes et rendre ses décisions, et il est l'intermédiaire entre les parties en litige et la Cour. Le présent rapport traite essentiellement du Bureau du Registraire de la Cour suprême du Canada.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur les responsabilités de la Cour, le processus d'audience et les jugements sur Internet (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

Ressources financières (en millions de dollars)

2006-2007		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
27,8	31,0	29,5

Ressources humaines (équivalents temps plein)

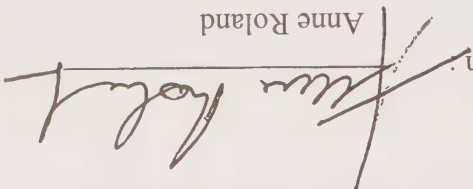
2006-2007		
Prévues	Réelles	Écart
190	192	2

Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de 2006-2007 de la Cour suprême du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenus dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007* : *Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT);
- il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programme de la Cour suprême du Canada approuvés par le Conseil du Trésor;
- il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.

Nom : 
Anne Roland

Titre :
Registraire

Date :
7 septembre 2007

La compétence et le dévouement du personnel sont la clé du succès, et le sondage auprès des fonctionnaires fédéraux confirme que la Cour peut compter sur ses employés. Toutefois, pour ne pas que sa situation change, nous devons faire des efforts pour maintenir en fonction et recruter des employés qui lui permettront de répondre aux besoins de l'heure. Nous comptons que la mise en œuvre l'an prochain d'un plan intégré des ressources humaines et des activités, déjà en préparation, contribuera aux efforts du Bureau du registraire à cet égard.

Je ne doute pas que le personnel très dévoué et fier de servir les Canadiens et Canadiennes saura se montrer à la hauteur de la situation.

A. Message de la registraire

Les rapports sur le rendement tendent à mettre l'accent sur les réalisations nouvelles et inhabituelles et à passer rapidement sur l'état d'avancement des projets en cours. Or le Bureau du registraire, dont la mission reste stable d'une année à l'autre, estime primordial, d'une part, de souligner le travail remarquable accompli en vue d'atteindre ses objectifs permanents et, d'autre part, d'attirer l'attention sur les progrès réalisés en vue de relever les grands défis qui se posent. Comme le montrent les données sur la charge de travail et les commentaires sur la qualité du service, les résultats prévus en ce qui a trait aux objectifs stratégiques continus ont été atteints ou dépassés.

S'agissant des projets spéciaux, c'est le rapport découlant du sondage sur la satisfaction des clients du Greffe qui a retenu l'attention cette année. Il indiquait clairement que les services offerts aux parties satisfont à leurs besoins et que les employés sont courtois, d'un abord facile, bien renseignés et efficaces et fournissent des renseignements de qualité supérieure. Ces résultats reflètent le niveau d'excellence de tous les employés de la Cour suprême et leur dévouement à l'égard de cette institution d'envergure nationale.

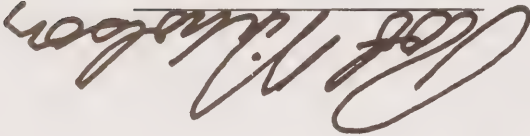
Le sondage a également porté sur les exigences des parties et leurs préférences concernant les modes de prestation de services, et les résultats ont confirmé qu'ils s'attendent à un service en personne, par téléphone, par courriel et en ligne. Voilà l'indication claire du défi que doit constamment relever le Bureau du registraire tant du point de vue humain que financier, soit d'offrir de nombreuses voies de communication. De toute évidence, il faudra maintenir ce cap dans un avenir prévisible pour bien servir les usagers de la Cour, à l'intérieur et à l'extérieur. Le Bureau du registraire poursuivra dans la foulée des réalisations de cette année, dont le nouveau système de gestion de bibliothèque, en vue d'assurer la réussite des projets de l'année à venir, comme l'affichage des mémoires sur le site Web de la Cour.

Le Bureau du registraire attribue ses réussites à la prévoyance et à la motivation de son personnel, qui s'emploie à exploiter de nouveaux modes de prestation de services tout en maintenant la très grande fiabilité des processus et systèmes. Les défis seront de taille l'an prochain puisque, après des années de planification, nous passerons à l'étape de la mise en œuvre du programme de modernisation de la Cour, lequel regroupe quatre projets d'envergure : l'installation audiovisuelle et la technologie de gestion de l'information dans la salle d'audience, le système de gestion des documents et des dossiers électroniques, le dépôt électronique et le traitement de textes. Ce projet de modernisation transformera en profondeur les processus internes et améliorera la prestation de services.

Table des matières

Partie I : SURVOL DU MINISTÈRE	1
A. Message de la registraire	1
B. Déclaration de la direction	3
C. Renseignements sommaires	4
D. Sommaire du rendement	5
E. Lien aux secteurs de résultats du gouvernement du Canada	11
Partie II : RENDEMENT PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	13
A. Résultat prévu : Traitement des dossiers avec célérité	14
B. Résultat prévu : Indépendance de la Cour	18
C. Résultat prévu : Accès aux services de la Cour	18
D. Résultat prévu : Accès à l'information	22
E. Résultat prévu : Productivité de l'effectif	23
F. Résultat prévu : Saine gestion	24
Partie III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	27
A. Structure organisationnelle du Bureau du registraire	27
B. Tableaux financiers	30
Partie IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	59
A. Pour en savoir plus	59
B. Liste des rapports prévus par la loi et rapports de l'organisme	59
C. Lois appliquées	59

L'honorable R. Nicholson
Ministre de la Justice et
Procureur général du Canada



pour la période
se terminant
le 31 mars 2007

Cour suprême du Canada Rapport sur le rendement



Avant-propos

Les Rapports ministériels sur le rendement constituent un élément clé du cycle de planification, de surveillance, d'évaluation et de compte rendu des résultats au Parlement et aux Canadiens. Ils sont au cœur de la responsabilisation au gouvernement.

Les ministères et organismes sont invités à préparer leurs rapports d'après les principes du gouvernement du Canada pour la présentation de rapports au Parlement (énoncés dans le *Guide de préparation du Budget des dépenses 2006-2007* disponible à http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/dpr3/06-07/index_f.asp). Ces principes sont le fondement conceptuel pour la préparation des rapports et s'inscrivent dans les pratiques actuelles recommandées en matière de rapports publics.

Selon ces principes, des rapports efficaces sur le rendement fournissent un compte rendu concis, cohérent, fiable et équilibré du rendement d'une organisation en rapport avec ses plans et les résultats prévus. Ils mettent l'accent sur les résultats en faisant un compte rendu non seulement des activités et des extrants qui ont été réalisés, mais également des progrès accomplis pour atteindre les résultats – les avantages durables pour les Canadiens et la société canadienne. Le rendement y est mis en contexte, il est relié aux plans et aux résultats prévus (on explique les modifications apportées, le cas échéant) et l'on discute des risques et des défis principaux qui ont une incidence sur le rendement de l'organisation. Les rapports efficaces sur le rendement établissent un lien solide entre les ressources et les résultats pour montrer ce que l'on a accompli au moyen d'une gestion rigoureuse des fonds publics. On y rend également compte des résultats réalisés en association avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales. En dernier lieu, le rapport est crédible parce que le rendement déclaré y est étayé d'éléments d'information probants et impartiaux.

Le présent Rapport ministériel sur le rendement, ainsi que ceux de beaucoup d'autres organisations, est disponible sur le site Internet du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp>. Les lecteurs qui veulent obtenir une vue pangouvernementale détaillée de la contribution du gouvernement fédéral au rendement du Canada en tant que nation peuvent consulter *Le rendement du Canada 2006-2007*, qui est disponible en ligne à la même adresse Internet. Structuré en fonction de quatre grands secteurs de dépenses (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales), le rapport *Le rendement du Canada 2006-2007* sert de document directeur pour les 90 Rapports ministériels sur le rendement et comprend un aperçu global des dépenses réelles pour l'ensemble du gouvernement; on y présente également des faits saillants des rapports sur le rendement des ministères et des organismes. La version électronique du rapport *Le rendement du Canada* comporte des liens vers les Rapports ministériels sur le rendement pertinents qui contiennent de l'information additionnelle sur le rendement et les ressources.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse l'information qu'il communique au Parlement et aux Canadiens. La rétroaction des lecteurs est importante pour assurer une amélioration constante des Rapports ministériels sur le rendement et des autres documents relatifs au Budget et des dépenses.

On peut adresser ses commentaires ou ses questions à l'adresse suivante :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenses demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter à la fin de l'année. Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995

Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)

Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)

Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-4/75-2007
ISBN 978-0-660-63498-2



Sources Mixtes
Groupe de produits issu de forêts
bien gérées, de sources contrôlées.
et de bois ou fibres recyclés.
Certifié SMC-COC-729
© 1996 Forest Stewardship Council

Ce logo décrit le papier FSC utilisé pour la couverture de
Le texte est imprimé sur un papier FSC contenant
100% de fibres recyclées après consommation.



Cour suprême du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2007



Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2007

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-4/14-2007
ISBN 978-0-660-63501-9



This logo represents the cover stock only.
The text is printed on a different FSC stock
made from 100% Post-Consumer Waste.

Foreword

Departmental Performance Reports are a key component in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and Canadians. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports according to the Government of Canada Reporting Principles (provided in the *Guide to the Preparation of the 2006–2007 Estimates* available at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp). These principles are the conceptual foundation upon which the reports are prepared and they are consistent with current recommended public reporting practices.

Based on these principles, an effective performance report provides a concise, coherent, reliable, and balanced account of an organization's performance in relation to its plans and expected results. It focuses on results by reporting not only the activities and outputs achieved, but also the progress made towards achieving outcomes - the enduring benefits for Canadians and Canadian society. It sets performance in context, associates performance with plans and expected results (explaining any changes), and discusses the key risks and challenges that affected organizational performance. An effective performance report has strong linkages between resources and results to show what was achieved through the sound stewardship of public funds. It also reports on results realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations. Finally, the report is credible because it uses objective, evidenced-based information to substantiate the performance reported.

This Departmental Performance Report, along with those of many other organizations, is available at the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers seeking a high-level, whole of government overview of the federal government's contribution to Canada's performance as a nation should refer to *Canada's Performance 2006–07*, available online at the same Internet address. Structured around four broad spending areas (Economic Affairs, Social Affairs, International Affairs and Government Affairs), *Canada's Performance 2006–07* serves as a guide to the 90 Departmental Performance Reports and includes a whole of government view of actual spending as well as selected highlights from departmental and agency performance reports. The electronic version of *Canada's Performance* links to the relevant Departmental Performance Reports, which contain additional information on performance and resources.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers is important to ensure that Departmental Performance Reports and other Estimates documents are enhanced over time.

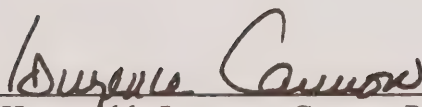
Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

Transport Canada

2006-2007

Departmental Performance Report

A handwritten signature in dark ink, reading "Lawrence Cannon", is positioned above a horizontal line.

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW	1
1.1 Minister’s Message	2
1.2 Management Representation Statement.....	3
1.3 Summary Information	4
1.3.1 Raison d’être	4
1.3.2 Planning for Results	5
1.3.3 Summary Tables	7
1.4 Overall Departmental Performance	29
SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME	31
2.1 Strategic Outcome: An efficient transportation system that contributes to Canada’s economic growth and trade objectives.....	32
2.1.1 Market-based Policy Framework	33
2.1.2 Infrastructure, Gateways and Trade Corridors.....	39
2.1.3 Innovation	44
2.2 Strategic Outcome: A safe and secure transportation system that contributes to Canada’s social development and security objectives	48
2.2.1 New Security Policies and Programs	49
2.2.2 Smart Regulation	54
2.2.3 Safety and Security Management Systems	58
2.3 Strategic Outcome: An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada’s sustainable development objectives	60
2.3.1 Climate Change and Clean Air	62
2.3.2 Environmental Assessment.....	67
2.3.3 Environmental Protection and Remediation	67
SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION	71
3.1 Organizational Information.....	72
3.2 Financial Tables	73
Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (including FTEs)	73
Table 2: Resources by Program Activity	74
Table 3: Voted and Statutory Items	76
Table 4: Services Received Without Charge	77
Table 5: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue.....	78

Table 6:	Resource Requirements by Branch/Sector level.....	80
Table 7-A:	2006-07 User Fee Reporting: <i>User Fees Act</i>	81
Table 7-B:	2006-07 External Fee Reporting: Policy on Service Standards for External Fees	89
Table 8:	Progress Against the Department's Regulatory Plan.....	92
Table 9:	Details on Transfer Payments Programs (TPPs).....	93
Table 10:	Horizontal Initiatives	94
Table 11:	Financial Statements of Transport Canada (Unaudited).....	95
Table 12:	Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2006-07.....	120
Table 13:	Sustainable Development Strategies (SDS).....	123
Table 14:	Procurement and Contracting	126
Table 15:	Client Centred Service	126
Table 16:	Travel Policies	126
SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST		127
4.1	Our Offices.....	128
INDEX.....		129

SECTION I – OVERVIEW

1.1 Minister's Message

As Canada's Minister of Transport, Infrastructure and Communities, I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2007.

The Transport, Infrastructure and Communities Portfolio, including Transport Canada, helps to ensure transportation safety and security, and contributes to our economic growth and environmental sustainability.

This was a busy and dynamic year that saw the Government of Canada deliver two budgets that committed a historic \$33 billion in infrastructure funding over the next seven years towards the new "Building Canada" infrastructure plan. This long-term, unprecedented level of infrastructure funding recognizes that to remain competitive in today's global economy we must create world-class infrastructure to ensure the seamless flow of people, goods and services across our roads and bridges, through our ports and gateways. The "Building Canada" plan will also support the environment through investments in public transit, green energy, water and wastewater treatment, and brownfield remediation.



Throughout the past year, significant accomplishments and progress have been made by the department to meet the commitments set out in its *2006-07 Report on Plans and Priorities*. For instance, in October 2006 the Prime Minister announced the launch of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, a set of policy and funding measures totalling some \$1 billion that highlights the benefits of applying an integrated approach to transportation policy building. *Blue Sky*, the new international air policy announced in November 2006, is another key initiative that will enhance Canada's economic prosperity and competitiveness.

One of the federal government's top priorities during the fiscal year continued to be the environment. With the announcement of the ecoTransport Strategy, comprised of over \$100 million in funding towards new initiatives in clean transportation, the government is taking serious steps to tackle the emissions and other environmental impacts from the transportation sector.

Transport Canada continues to work with public and private partners to modernize and harmonize regulatory frameworks under the Government of Canada's Smart Regulation Initiative to promote a transportation system that is safe and secure. On the security front, progress was made on a number of initiatives. Chief among them is the Transportation Security Action Plan, completed after two years of extensive research and analysis. The plan guides the department's current actions and future planning in the area of transportation security.

As we look to the future and the challenges that lie ahead, Transport Canada is committed to sustaining its efforts as part of the Transport, Infrastructure and Communities Portfolio and to contributing to a transportation system that maintains our prosperity, our security, our safety, our environment and our quality of life.

A handwritten signature in dark ink, reading "Lawrence Cannon". The signature is written in a cursive, flowing style.

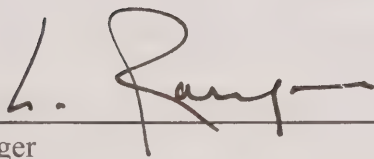
The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

1.2 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2006-2007 Departmental Performance Report (DPR) for Transport Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2006-2007 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board of Canada Secretariat guidance;
- It is based on the department's approved Strategic Outcomes and Program Activity Architecture structure that were approved by Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved by the department with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.



Name: Louis Ranger

Title: Deputy Minister of Transport, Infrastructure and Communities

1.3 Summary Information

1.3.1 Raison d'être

Transport Canada is responsible for the transportation policies and programs set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner.

Our Vision . . .

A transportation system in Canada that is recognized worldwide as safe and secure, efficient and environmentally responsible

Our vision of a sustainable transportation system — one that integrates and finds the right balance among social, economic and environmental objectives — is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary;
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulation and government funding; and
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulation and government funding.

Our Mission . . .

To serve the public interest through the promotion of a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada

To succeed in its mission, Transport Canada is committed to being a world-leading organization that:

- Develops and implements effective policies, programs, and legislative and regulatory frameworks;
- Works in partnership with other governments, industry and stakeholders;
- Is recognized as a progressive, effective and accountable organization; and
- Sustains a healthy and productive work environment that values professional excellence, teamwork, open communication, diversity, continuous learning and mutual respect.

Legislative Mandate

In Canada, all three levels of government have some responsibility for the country's transportation system. In support of its *Vision and Mission*, Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found at <http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm>.

Some of the Legislation governing Transport Canada:

- *Department of Transport Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Navigable Waters Protection Act*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Canadian Air Transport Security Authority Act*
- *Marine Transportation Security Act*

1.3.2 Planning for Results

STRATEGIC OUTCOMES

Transport Canada is committed to delivering results to Canadians.

- A ***safe and secure*** transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;
- An ***efficient*** transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and
- An ***environmentally responsible*** transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

MANAGEMENT PRIORITIES

Transport Canada's management priorities have been developed in the context of two key considerations: the completion of commitments made in the previous Report on Plans and Priorities, and internal and external assessments using the Management Accountability Framework elements for the identification of opportunities to improve management practices within the department.

Management priorities for 2006-07 have built on the achievements of 2005-06 and continued to strengthen management capacity in the areas of **people, including values and ethics, stewardship and accountability**. Highlights of performance achieved include:

Management Priorities	Performance Achieved (or progress made)
<p>People - Institutionalize the <i>Public Service Modernization Act</i> (PSMA), Human Resources (HR) plans contributing to strategic staffing strategies and integrated values and ethics</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A Departmental suite of HR policies was developed to correspond with flexibilities and requirements of the <i>Public Service Employment Act</i> (PSEA). • A new service delivery and performance measurement model establishing a clearer distinction between service delivery, corporate functional responsibilities, HR planning/performance measurement and values & ethics was developed. • Existing Transport Canada delegated managers completed their authority delegation validation. • Courses related to PSMA and conflict management were designed and offered. • A Values and Ethics governance structure and framework tailored to Transport Canada was developed through a broad consultative process.
<p>Stewardship - Efficiency and effectiveness of programs and associated expenditures</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Transport Canada completed the first phase of a two-phase comprehensive review exercise which is part of the Department's ongoing assessment of the effectiveness and efficiency of its programs and associated expenditures. Once completed, these reviews will serve to provide senior executives with the information required to ensure that funds are allocated to the highest priorities and that Transport Canada is making the best possible investments in the areas that matter most to Canadians.
<p>Accountability - Strengthen accountability in the governance of Crown Corporations</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Significant progress was made with the implementation of best practices including: <ul style="list-style-type: none"> ○ orientation sessions for new appointees especially Chairs; ○ developing and implementing recruitment strategies for Boards facing leadership, governance and board capacity issues; and ○ improving the capacity of Boards to provide advice to the Minister and to Crown corporations in terms of the Performance Management Program for Chief Executive Officers. • Letters of expectation issued to new Crown Corporations Chairs. • Preliminary work regarding a review and adoption of codes of conduct of Crown corporations was initiated to ensure that the codes of conduct adequately reference stewardship accountabilities.

PROGRAM PRIORITIES

Transport Canada's vision of a sustainable transportation system — one that integrates and seeks the correct balance among social, economic and environmental objectives — is based on three strategic outcomes: An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; a safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives; and an environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives. These strategic outcomes are articulated in the nine program priorities below:

1. New security policies and programs
2. Infrastructure, gateways and trade corridors
3. Market-Based policy framework
4. Smart regulation
5. Safety and security management systems
6. Climate change and clean air
7. Environmental protection and remediation
8. Innovation
9. Environmental assessments

1.3.3 Summary Tables

The following tables present the resources needed in 2006-07 to deliver Transport Canada's programs and services that benefit Canadians:

Total Financial Resources (\$ thousands)

Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
\$1,616,629	\$1,557,956	\$1,426,183

Total Human Resources (Full time equivalents/FTEs)

Planned	Actual	Difference
4,900	4,854	46

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
1	✓			New security policies and programs Type: ongoing	Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system	The National Security Policy	Greater awareness, understanding, cooperation of and compliance with transportation security systems and Increased stakeholder ability to meet transportation security and emergency preparedness requirements systems	Air Cargo Security Program: A project office was established to lead the development of an Air Cargo Security Program in Canada that is harmonized with international standards and utilizes industry best practices. Outreach continues to increase industry stakeholder awareness and to encourage their participation in the Air Cargo Security Initiative, which will lead to recommendations for an enhanced air cargo security program. Early program design was completed in consultation with both national and international partners, including the Canada Border Services Agency, CATSA, Canadian industry, the United States (U.S.) and the United Kingdom (U.K.).	Successfully met goals for this year; initiative ongoing.	
							Continued to develop a methodology and strategy to assess the need, type and extent of the Transportation Security Clearance Program across all transportation sectors.		Successfully met goals for this year; initiative ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
								<p>Worked with international partners to further develop security measures:</p> <ul style="list-style-type: none"> Continued to co-chair the Canada-U.S. Transportation Security Cooperation Group; Continued to work with U.S. and Mexico in the North American Aviation Trilateral; Worked with U.S. and U.K. following the terror arrests in August 2006 to develop similar bans on liquids, gels and aerosols; Provided contribution to International Civil Aviation Organization (ICAO) Security Awareness Training Program. 	Successfully met goals for this year; initiative ongoing.	
						Transportation security action plan	Increased stakeholder ability to meet transportation security and emergency preparedness requirements systems	<p>The Transportation Security Action Plan was completed in December 2006 based on extensive consultations with stakeholders.</p>	Successfully met.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
						Passenger rail and public transit systems security	Increased stakeholder ability to meet transportation security and emergency preparedness requirements systems	Started the development of a national policy framework for rail and urban transit security in partnership with other federal departments and levels of government, rail and transit operators and industry associations.	Ongoing.	
								Reviewed and updated the Memorandum of Understanding (MOU) with the Railway Association of Canada on rail security, based on international best practices.	Ongoing.	
								Launched Transit-Secure Contribution Program to implement immediate initial security measures.	Ongoing.	
						The Security and Prosperity Partnership (SPP)	Increased stakeholder ability to meet transportation security and emergency preparedness requirements systems	Transport Canada continued to work with its partners in the U.S. and Mexico to develop policies and programs to address the transportation security aspects of the SPP.	Successfully met goals for this year; initiative ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada Outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
1 and 2	✓	✓		Smart regulation Type: ongoing	Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system and	Automotive telematics	Increased flexibility and innovation opportunities for industry	Continuing negotiations with the automotive industry; awaiting updated automotive industry design principles.	Ongoing.	
					Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	Aviation safety management systems (SMS)	Regulations reflecting the needs and concerns of industry and the public	Pursued the drafting of SMS Regulations with the Department of Justice in order to extend the application of SMS to holders of Airport Certificates and Air Traffic Services Operations Certificates.	Ongoing.	
					Regulatory harmonization initiatives		Enhanced international standards and regulations when transporting dangerous goods, enhancing safety without hindering trade	Review of the <i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i> : Prepared draft Memorandum to Cabinet (MC) and pre-drafted a Bill with Justice.	Ongoing.	
								Improvements and enhancements to the United Nations (UN) Model Regulations: Led the United Nations Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous	Successfully met.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
								<p>Goods in reviewing testing requirements for Intermediate Bulk Containers that resulted in the adoption of revisions to the UN Model Regulations, December 2006.</p> <p>Reforms to the <i>Canada Shipping Act</i>: conducted extensive consultations in Spring and Fall 2006 as well as several outreach sessions. Developed and delivered cross-Canada orientation sessions for Marine Safety inspectors on the new CSA 2001 regime which came into force on July 1, 2007.</p> <p><i>Aeronautics Act</i>: Bill C-6, dealing with the proposed amendments to the <i>Aeronautics Act</i>, was first introduced in the House of Commons on April 27, 2006 and proceeded to Second Reading on May 5, 2006. The majority of the legislative activities occurred in 2006-07 and are ongoing.*</p>	<p>Successfully met.</p> <p>Ongoing.</p>	

* Note: Although Cabinet approval was obtained in March 2006, the majority of the legislative activities were only prioritized during fiscal year 2006/07 therefore were not included in the 2006/07 RPP.

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes		Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient							
1 and 2	✓	✓	Safety and security management systems Type: ongoing	Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system and Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	Implementing safety and security management systems (SMS and SeMS) in aviation, rail and marine organizations	Improved commitment by industry to adopt SMS/SeMS	Safety Management Systems (SMS) Aviation: On July 7, 2007, amendments to the Canadian Aviation Regulations were pre-published in the <i>Canada Gazette</i> , Part I which will apply to the airport operators and providers of air traffic services once the regulations come into force. Two regional SMS information sessions were delivered with industry, such as Airports, Air Navigation Services providers, Air Operators (705), and Aircraft Maintenance Organizations. Rail: Conducted rail safety audits regarding the implementation of SMS in the rail industry.	Successfully met the results for this year; initiative ongoing. Ongoing. Ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
2	✓			Market-based policy framework Type: ongoing	Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	Amendments to the <i>Canada Transportation Act</i>	Legislative framework that supports free market forces with government intervention targeted to situations where market forces are insufficient	Bill C-11 was tabled on May 4, 2006. It contained amendments related to the Canadian Transportation Agency, mergers and acquisitions of transportation companies, air travel, rail passenger services, railway noise and the revenue cap on rail movements of grain.	Received Royal Assent July 5, 2007.	
							Enhanced awareness and safety culture in industry	Aviation: SMS oversight framework and guidance material for the phased-in implementation was developed and published.	Ongoing.	
								<p>eight audits carried out by these authorized organizations and also reviewed 12 related audit reports in 2006.</p> <ul style="list-style-type: none"> Marine Safety is reviewing the feasibility of implementing a SMS for operators of Canadian domestic vessels. <p>Security Management Systems (SeMS): Developed multi-modal SeMS conceptual framework</p>	Successfully met the results for this year; initiative ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
								Preparations and consultations completed for a Bill to amend the freight provisions of the <i>Canada Transportation Act</i> .	On track to be tabled in fiscal 2007-08.	
						<i>Marine Liability Act</i>	Legislative framework that supports free market forces with government intervention targeted to situations where market forces are insufficient	Consultations with stakeholders have concluded and the preparation of cabinet documentation is underway. Related regulations to passenger liability have been put on hold.	Ongoing.	Due to industry concerns, the regulations will be held in abeyance pending the amendment of the <i>Marine Liability Act</i> .
						Negotiations of operating and refurbishment agreements for the federal fleet of hopper cars with railways	A competitive and viable Canadian transportation sector	On May 4, 2006, Canada's new government announced it would retain the hopper cars in order to maximize benefits for farmers and taxpayers. Negotiations with Canadian Pacific Railway (CPR) and Canadian National Railway (CNR) for new operating agreements for the operation, maintenance and refurbishment of the hopper cars are on-going.	Lease agreement with CPR signed on July 1, 2007. Transport Canada is in final stages of negotiations with CNR.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
						Liberalization of economic regulation of air industry	A competitive and viable Canadian transportation sector	Initiation of dialogue with European Commission regarding the Canada European Union comprehensive air services agreement. Adoption of a new international air policy (Blue Sky) that aims at achieving greater liberalization of bilateral air transport agreements.	Exceeded expectations.	
						Negotiations of bilateral air transport agreements or arrangements	A competitive and viable Canadian transportation sector	Canada successfully negotiated a number of new expanded bilateral air transportation agreements, including: U.K. (April 2006), Portugal (June 2006), Algeria (July 2006), Croatia (December 2006), Serbia (December 2006), Japan (2007).	Ongoing. Negotiations are planned.	
						New <i>Canada Airports Act</i>	Legislative framework that supports free market forces with government intervention targeted to situations where market forces are insufficient	Bill C-20 tabled June 2006. Following its tabling, additional consultations were undertaken to address outstanding issues or concerns that became apparent once the text of the Bill was available to the public.	Ongoing.	Following its tabling, additional consultations were undertaken to address outstanding issues or concerns that became apparent once the text of the Bill was

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

[illegible]

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada Outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
					Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework and			Developed a horizontal performance framework for the APGCI, in collaboration with all participating departments.	Completed and to be reviewed.	
								Explored with the port authorities of Fraser River, North Fraser and Vancouver their amalgamation into one integrated port authority.	Ongoing.	
					Policies and programs in support of sustainable development			Regulations were republished in the <i>Canada Gazette</i> adding generic amalgamation provisions. The three Canada Port Authorities (CPAs) recommend the amalgamation in their report of November 2006.	Round tables completed including signing of Canada-China memorandum of understanding (MOU) to cooperate on gateways and corridors.	
								Round tables were held in the three prairie provinces.	Product development is ongoing.	
								Strategic advisors to provide private sector perspective and recommendations to Minister.	Report completed.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹		Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.									
						Airport performance monitoring	Strengthened governance, transparency and accountability	System completed to monitor the financial viability of National Airport System (NAS) airport authorities. Established a balanced scorecard approach to airport monitoring. An interim five-year scorecard developed for 21 NAS airport authorities.	Ongoing.		
						Infrastructure funding programs	Increased investment in transportation infrastructure	Fifteen major infrastructure projects were completed under the Strategic Highway Infrastructure Program. Five major infrastructure projects were completed under the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF). Two major infrastructure projects were completed under Border Infrastructure Fund (BIF). All projects improved the safety and efficiency of the surface transportation system.	Ongoing.		

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
						Domestic and international bridges	Strengthened Canadian competitiveness in international markets	The <i>International Bridges and Tunnels Act</i> was tabled on April 24, 2006.	The <i>International Bridges and Tunnels Act</i> received Royal Assent February 1, 2007. Successfully met.	
						International collaboration	Increased investment in transportation infrastructure	New operating agreement negotiated for operation of the Sault Ste. Marie International Bridge. Several meetings and conference calls between Transport Canada and the Federal Highway Administration in Washington. Technical presentations made to international fora describing the <i>International Bridges and Tunnels Act</i> . Briefing regarding changes to the Presidential Permit process.	Successfully met.	
						<i>Canada Marine Act</i> (CMA) amendments	Strengthened governance, transparency and accountability	Additional consultations with key stakeholders were held in 2006-07 to further enhance revised amendments to CMA.	Ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
						St. Lawrence Seaway infrastructure needs study	Strengthened Canadian competitiveness in international markets	Amending Bill to be tabled in Parliament October 2007. Technical analyses completed related to the evaluation of infrastructure needs of the Great Lakes St. Lawrence Seaway system, including the engineering, economic, and environment implications of those needs as they pertain to navigation.	Ongoing. Working on the consolidation report expected to be publicly released in the Fall.	
						Ridley Terminals Inc.	Strengthened governance, transparency and accountability	Ridley Terminals Inc. (RTI) remained operational and was preserved as a going concern in 2006. RTI's Corporate Plan 2006-2010 received federal government approval.	Successfully met.	
						Marine Atlantic long-term strategy	Long-term sustainable funding and accountability framework for key marine transportation	Phase I of the long-term strategy to revitalize Marine Atlantic Inc. was announced on February 6, 2007. The strategy moves Marine Atlantic Inc. toward a more commercial orientation, increases and maintains its cost recovery level between 60-65 per cent through revenue and cost containment strategies; stabilizes its funding and advances the fleet	Successfully met.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada Outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
1, 2 and 3	✓	✓	✓	Innovation Type: ongoing	Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system and Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	Full cost initiative	Additional analytical tool	Estimates of the full costs of transportation in Canada for all modes were developed. A framework to support updates and further refinements is in place.	Successfully met.	
								renewal plan. A new Board of Directors was appointed in Fall 2006. Marine Atlantic Inc. has introduced a new rate structure as of January 1, 2007 and a fuel surcharge as of July 1, 2007 to cover additional fuel expenses above those of 2006.		
								Identification of four strategic R&D themes: gateways and corridors, northern transportation, accessibility and energy efficiency. The Transportation Development Centre and modal groups within the department were actively	Ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada		Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.									
					and Policies and programs in support of sustainable development	ITS plan for Canada		Use of R&D results to enhance safety, security, efficiency and environmental sustainability of the Canadian transportation system	involved in approximately 120 R&D projects. R&D included specific projects to improve the safety, security, efficiency and environmental responsibility of the transportation sector. 31 ITS projects were completed, including the: <ul style="list-style-type: none">• Installation of over 40 new environmental sensor stations• Upgrade of 36 existing stations• Implementation of remote vehicle inspection stations for commercial vehicles• Completion of a feasibility and design study for a multi-agency centralized transportation management centre.	Successfully met.	
					Innovation and skills development			Highly skilled labour force	Transport Canada continued to co-chair the federal-provincial/territorial Skills Task Force and to assist in the completion of the group's 2006-2007 Work Plan which included an expanded Compendium of	Ongoing.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
3								Successful Skills Initiatives. Transport Canada continued to monitor the success of its investment in the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) Careers in Transportation Website, and to promote this website among stakeholders. Transport Canada also provided funding for a transportation component in the Canada-wide Virtual Science Fair, resulting in the submission of 12 transportation related projects.	Successfully met.	
			✓	Climate change and clean air Type: ongoing	Policies and programs in support of sustainable development	Climate change agreement with automobile industry	Increased awareness of sustainable transportation choices and climate change impacts and Reduction of emissions in the transportation sector	Fuel consumption data collected from auto industry and forwarded to Natural Resources Canada (NRCan) for use in Fuel Consumption Guide. Vehicle fuel consumption data collected by Transport Canada from auto industry and forwarded to NRCan, along with Departmental expertise, for use in monitoring progress towards	Successfully met. Ongoing. Public annual reports on MOU were published.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07. Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
						Advanced Technology Vehicles Program.	Increased ability for the public to make more sustainable transportation choices	achievement of Greenhouse Gas (GHG) reduction targets in agreement. The program held 20 public events in 2006-07 including Canadian international auto shows and lifestyle/environmental shows. Information relating to advanced vehicle technology was disseminated to inform the public of current and emerging advanced vehicle technologies that can reduce emissions in transportation.	The program exceeded the original goal of ten events. Program sunset on March 31, 2007.	
						Motor Vehicle Fuel Consumption Program	Reduction of emissions in the transportation sector	The program continued to: <ul style="list-style-type: none">• support the publication of the Fuel Consumption Guide;• monitor and publish the average fuel consumption of the new Canadian fleet;• encourage the improvement of the fuel efficiency of the new vehicle fleet by setting annual company average fuel consumption (CAFC) goals for the motor vehicle industry and monitoring compliance; and	Completed.	13 of 24 vehicles purchased were tested for compliance. Contractual issues delayed mileage accumulation on test vehicles, and caused delays in testing. Corrective action was taken to hire the drivers to accumulate mileage on the test vehicles.

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes ¹	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
								<ul style="list-style-type: none"> test a sample of vehicles to confirm compliance of fuel consumption rating. 	Partially completed.	
						Urban Transportation Showcase Program	Reduction of emissions in the transportation sector	<ul style="list-style-type: none"> Continued to implement/fund five showcase demonstrations of integrated projects to facilitate modal shifts to transit, cycling, walking, car-pools and other sustainable options; Launched three new demonstration projects in Winnipeg, Gatineau and Quebec City; Supported 14 learning events with over 1,000 attendees; Developed information products, including 12 new case studies, to disseminate best practices in sustainable transportation; and Supported two awards programs to recognize best practices in sustainable transportation. 	Ongoing. Preliminary reporting from Showcase proponents in 2006-07 shows that the projects are attracting residents to sustainable transportation options.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada outcomes	Strategic Outcomes			Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient	Environ. Resp.							
2 and 3		✓	✓	Environmental assessment Type: ongoing	Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework and Policies and programs in support of sustainable development	Environmental assessments for projects requiring approval under the <i>Navigable Waters Protection Act</i>	Environmental protection from the impacts of transportation projects	1058 Environmental Assessments (EAs) were underway or completed in 2006, 882 (or 83 per cent) of which were triggered by the <i>Navigable Waters Protection Act</i> . An Efficiency Review of the EA program was undertaken in 2006 in order to report on efficiency measures implemented in the EA program and to clarify resource requirements of the program, taking into account these measures.	Ongoing.	
								Began consultations in Canada for input into the Arctic Marine Shipping Assessment.	Ongoing.	
3			✓	Environmental protection and remediation Type: ongoing	Policies and programs in support of sustainable development	Feasibility of discounted annual transit pass employer programs in Canada	Increased ability for the public to make more sustainable transportation choices	An evaluation of the National Capital Region's Transit Pass Program was completed. The report recommends expansion of the payroll-deducted transit program to other areas of the country.	Completed.	

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved

Government of Canada Outcomes ¹	Strategic Outcomes		Program priorities	Program activities	RPP 2006-07 Areas of focus	Expected results	Results achieved in 2006-07 (or progress made)	Performance status	Explanation if expected result is not met / Corrective actions that will be taken
	Safe and Secure	Efficient							
					Contaminated sites management	Suspected contaminated sites are identified and high-risk sites are remediated /risk managed	Under the Federal Contaminated Sites Action Plan program, Transport Canada received funding for 11 assessment and 11 remediation projects during 2006-07.. The majority of the remediation projects are multi-year projects and will receive funding in future years.	Ongoing.	

Please note that Section II includes narratives that are not in the table "Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Results Achieved" above, as they were not identified in the Report on Plans and Priorities 2006-07 but are considered worthy of mention in the Departmental Performance Report 2006-07.

Note 1: The number in the "Government of Canada Outcomes" column refers to the three outcomes below.

Transport Canada's three strategic outcomes and program priorities support the following Government of Canada outcomes as they will be presented in the next Canada's Performance report:

1. Safe and secure communities
2. A fair and secure marketplace
3. Strong economic growth

1.4 Overall Departmental Performance

As listed in the Summary of Performance table above, most of the 2006-07 activities committed to in the *Report on Plans and Priorities 2006-07* progressed during the year.

The Summary of Performance table in section 1.3.3 shows how the department's three strategic outcomes and program priorities support eight of the 13 Government of Canada outcomes as they were presented in *Canada's Performance 2006*:

- Safe and secure communities
- A fair and secure marketplace
- Strong economic growth
- An innovative and knowledge-based economy
- A clean and healthy environment
- A safe and secure world through international cooperation
- A strong and mutually beneficial North American partnership
- A prosperous Canada through global commerce

The creation of the Transport, Infrastructure and Communities portfolio in February 2006, coupled with the change in government that preceded it, set the stage for a dynamic year with many challenges and opportunities for Transport Canada. The department was able to successfully deliver on most of the commitments outlined in its *2006-2007 Report on Plans and Priorities*, which illustrates that Transport Canada is a well organized department capable of achieving its mandate.

Under Transport Canada's first strategic outcome, "An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives", the department has been successful on several fronts. It has:

- Adopted a new international air policy (Blue Sky) that will liberalize bilateral air transport agreements,
- Launched the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative to ensure that Canada benefits from the changing global economy, and
- Received Royal Assent of *The International Bridges and Tunnels Act* on February 1, 2007, improving governance and accountability of key transportation infrastructure.

Transport Canada also participates in international trade negotiations in support of the Government of Canada's Global Commerce Strategy, and the Security and Prosperity Partnership (SPP) to achieve key departmental objectives within the context of North American growth, competitiveness, and quality of life.

Also, in Spring 2007, *Moving Forward – Changing the safety and security culture - A strategic direction for safety and security management*, was launched. It outlines the direction Transport Canada must take to make progress on changing the safety and security culture. *Moving Forward* will guide us as we apply safety and security management in our day-to-day

transportation activities and will play a part in the second strategic outcome, “A safe and secure transportation system that contributes to Canada’s social development and security objectives”.

Transport Canada’s third strategic outcome, “An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada’s sustainable development objectives”, was significantly advanced through several initiatives, chief among them being the ecoTRANSPORT Strategy announced in February 2007, which will provide over \$100 million in funding towards new initiatives in clean transportation.

Aligning the outcomes of Transport Canada with those of the Government of Canada ensures that transportation decisions contribute to the success of the broader government agenda. And, in partnership with other departments, organizations and industry, the programs and services offered by Transport Canada continue to support safety and security, a strong economy and the protection of the environment objectives.

SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME

2.1 Strategic Outcome: An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives

Resource allocation to this strategic outcome for 2006-07 (\$ thousands):

Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
\$439,234	\$466,454	\$429,185

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of departmental administration.

As displayed in the Estimates, the program activities under this strategic outcome include "Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework" and four Crown corporations: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc., the Federal Bridge Corporation, Marine Atlantic Inc. and VIA Rail Canada Inc. This report provides information on the first program activity only. As per section 122 of the *FAA*, the Crown corporations must submit annual corporate plans to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and are not subject to reporting through this document.

This program activity encompasses the development of transportation policies, legislation, programs and infrastructure support in such a manner that competition and market forces guide the growth and development of the national transportation system. A strong and healthy marketplace encourages existing competitors and new entrants to innovate and provide new services to meet the transportation needs of Canadians. Contributing activities include monitoring and analysis of the Canadian transportation system; annual reporting on the health of the system; economic studies; and the development of new policies. Transport Canada also administers airport, port, highway and bridge subsidy programs and performs landlord and monitoring functions for ports, airports and air navigation system sites. Under the infrastructure element of this program activity, Transport Canada negotiates the divestiture of ports, airports and Seaway lands to local interests, and operates airports and ports until their transfer, as well as federally-owned remote airports and remote ports.

Transport Canada's 2006-2007 *Report on Plans and Priorities* outlined a number of important areas for the department to focus its efforts in contributing to an efficient transportation system. The following section provides highlights of Transport Canada's progress in these areas by program priority.

Indicators of progress

- *Increased productivity of the transportation system*
- *Price and service levels*
- *Financial viability of the different components of the system*
- *Reduction of cost to taxpayer*
- *Benefits to industry and consumers from improved harmonization*

Results Achieved against the Indicators of progress

Productivity in the transportation sector is being monitored and reported on in the Annual Report by way of productivity indicators. Transport Canada develops a total productivity factor indicator for each mode taking into consideration factors such as labour, fuel and capital expenditures. Total factor productivity indicators are derived using data either collected by Transport Canada or provided by Statistics Canada or other reliable sources.

The latest data shows that in 2005, total factor productivity increased by 2.6 per cent in the rail freight industry (Class I) and by 7.9 per cent in the air industry. Total factor productivity was up by 2.1 per cent for VIA Rail but down by 4.3 per cent for public transit. Productivity estimates for the trucking and the marine sectors could not be developed due to data issues.

In its "Transportation in Canada 2006" Annual Report, Transport Canada notes that rail freight prices increased by 9.8 per cent in 2005 compared to 2004, due largely to the inclusion of fuel surcharges. For the same period, in other sectors, price increases were more moderate: prices increased by 3.6 per cent for air, by 1.7 per cent at VIA Rail and, by 3.5 per cent for public transit. Despite the price increases, output (generally measured in terms of passenger-kilometres or tonne-kilometre) also increased in 2005. Output increased by 4.8 per cent in the rail freight industry, 8.2 per cent in the air industry, 4.1 per cent for VIA Rail and 3.6 per cent for public transit.

The financial performance of selected carriers or groups of carriers is also being monitored by Transport Canada who derives an Operating Ratio or a Cost recovery ratio (in the case of publicly-assisted carriers such as VIA Rail and transit authorities) for those transportation undertakings it monitors. This information is available from the statistical Addendum to the Annual Report.

Program Priorities:	2.1.1	Market-based Policy Framework
	2.1.2	Infrastructure, Gateways and Trade Corridors
	2.1.3	Innovation

2.1.1 Market-based Policy Framework

Competition and free market forces stimulate performance and increased productivity. Both public and private sector investments are critical in achieving a competitive, world-class transportation system, but any government interventions should be targeted to situations where market forces are insufficient to achieve desirable outcomes. Transport Canada has been working on several fronts to support a strong and vigorous marketplace framework for our national transportation system. Performance updates concerning some of Transport Canada's activities over the 2006-07 fiscal year follow.

Canada Transportation Act Amendments

The government indicated its intention to proceed with amendments to the *Canada Transportation Act* based on the former Bill C-44, by dividing the former Bill into three more-manageable pieces of legislation. The *International Bridges and Tunnels Act*, received Royal Assent on February 1, 2007. It provides the federal government with the legislative authority to ensure effective oversight of the existing 24 international vehicular bridges and tunnels and nine international railway bridges and tunnels, as well as any new international bridges or tunnels built in the future. Bill C-11 contains amendments related to the Canadian Transportation Agency, transportation mergers, air travel, rail passengers, railway noise and the grain revenue cap. It was referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications on March 28, 2007, and followed normal Parliamentary review culminating in Royal Assent on July 5, 2007. During 2006-07, extensive consultations took place on a proposed third Bill which would improve the provisions aimed at protecting rail shippers from potential abuse of market power by the railways. A Bill is expected to be tabled early in fiscal year 2007-08.

Federal Hopper Car Fleet

In Budget 1996, the government announced its intention to dispose of the federal fleet of railway grain hopper cars. This fleet of 12,400 cars has been used for the transportation of western Canadian grain for the past 30 years. On May 4, 2006, Canada's new government announced it would retain the hopper cars in order to maximize benefits for farmers and taxpayers. Negotiations commenced with Canadian National Railway and Canadian Pacific Railway for new operating agreements. Besides making the railways responsible for the day-to-day operation of the federal hopper cars, the new agreements contain provisions that will see the hopper cars refurbished at the railways' expense. In addition, the railways will continue to maintain the hopper cars to industry standards, and Transport Canada will conduct regular inspections to confirm that maintenance and refurbishment work has been completed. The railways will also pay the government for the use of the cars in non-revenue cap movements. Farmers will benefit from refurbished and upgraded cars as well as new higher capacity cars, which the railways will supply, at their own expense. The agreement with Canadian Pacific Railway Company was signed July 2007. The agreement with Canadian National Railway is expected to be signed in fiscal year 2007-08.

International Air Agreements

A new international air policy (Blue Sky) was adopted in 2006. The announcement was preceded by research, preparation, consultations with a broad range of Canadian stakeholders and approval by Cabinet. Successful negotiations of new or expanded air transport agreements took place with the U.K., Portugal, Algeria, Serbia, Croatia and Japan. Unsuccessful negotiations were held with Venezuela. An important dialogue with the European Commission towards the negotiation of a Canada-European Union comprehensive air services agreement began with an exploratory meeting at the level of officials.

Canada Airports Act

Bill C-20, the proposed *Canada Airports Act*, was tabled in June 2006, following an extensive series of consultations with stakeholders, and provincial and territorial governments. Additional consultations were undertaken with a view to seeking consensus on means to address any outstanding issues or concerns that became apparent once the actual text of the Bill was available to the public.

Monitoring the National Systems of Airports

Transport Canada has established a system to monitor the financial viability of the National Airports System airport authorities, involving a multi-year approach that has been applied to all 21 airport authorities. As a result, the department now has an airport authority financial database.

Transport Canada is taking a balanced scorecard approach to monitoring airport performance, building to the maximum extent possible on existing financial, statistical and operational databases available. An interim five-year balanced scorecard has been prepared for each of the 21 airport authorities using the existing databases available. The department is now examining the benefits for extending the range of information available, the cost of airing such extra data, and to what extent the extra benefits would justify the incremental costs.

Air Canada Public Participation Act

On June 15, 2006, the Standing Committee on Official Languages released a report recommending that the Government table amendments to the *Air Canada Public Participation Act*. In its response to the report, the Government committed to tabling legislation that would address the Standing Committee's concerns. On October 18, 2006, the Government introduced Bill C-29, amendments to the *Air Canada Public Participation Act* that are designed to ensure official language obligations continue to apply to the restructured Air Canada and are restored at its various affiliates. Status of the Bill will be clarified once the next session of Parliament commences.

International Civil Aviation Organization

Canada's Permanent Mission to International Civil Aviation Organization (ICAO) has two roles – as a diplomatic mission and a Transport Canada directorate. The Mission continues to advance the departmental agendas of safety, security, environment and governance, engaging both Transport Canada and Department of Foreign Affairs and International Trade with respect to governance and political/diplomatic concerns. Canada's interventions at ICAO had, and continue to have, a positive effect: transparency in the safety audits, the implementation of guidelines for the carriage of liquids, gels and aerosols onboard aircraft, the development of strategies on the environment, higher profile of the status of women at ICAO, more transparent ICAO hiring practices, the beginning of a staff appraisal system and improved financial management of the organization. In 2006, ICAO went through a year of transition with the re-election of the secretary general and the election of a new president of council after 30 years in

office of the previous President. Canada continues to be one of the key players in advocating and facilitating institutional reforms as part of this transition.

Gander International Airport Authority

Gander International Airport Authority (GIAA) has accepted the Government's offer of up to \$4.8 million in financial assistance to cover its possible operating and capital shortfalls from April 1, 2007 to October 31, 2008. The purpose of the contribution is to provide the Authority with short-term financial stability while it works towards achieving revenue growth and long-term financial viability. The GIAA has not yet been able to achieve financial viability due to strong competition for passenger traffic, technological and industry changes affecting its technical stop business, and global economic and political factors. The contribution will cover the GIAA's monthly operating and capital losses. GIAA must submit a business plan by Fall 2007 that details the Authority's plan for achieving revenue growth at the airport.

Mirabel Lands

On December 18, 2006, Prime Minister Stephen Harper and Minister Cannon, announced the creation of a program that will allow farmers to buy land they are currently leasing at Mirabel International Airport. In addition, they announced the creation of a Transition Committee. The committee's mandate was to make recommendations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities on the terms of the program. Its report was submitted on April 28, 2007. In accordance with the wishes of the Union des producteurs agricoles (UPA), the committee took into account precedents established through the 1985 Sale Program and the 1989 Long-term Leasing Program. Current tenants will be given first priority to buy the lands. The cost of the program is estimated at \$10.9 million over three years.

In accordance with the Treasury Board Real Property Environment Policy, departments must conduct audits on the state of real property from an environmental point of view before selling them. Therefore, Transport Canada sent invitations to tender in order to secure a firm to conduct environmental compliance audits. The firm has been chosen and a contract was awarded. Also, talks are underway with Aéroports de Montréal (ADM) to remove these lands from under their management and will require an amendment to their lease agreement with Transport Canada. The Airport Authority has provided full cooperation. In addition, Transport Canada has, since early December 2006, been corresponding with the Mohawks of Kanesatake to inform them of developments in this file. Information sessions with the City of Mirabel and the Mohawks of Kanesatake Band Council were held this spring, and communications are ongoing.

Aviation War Risk Liability Program

The Aviation War Risk Liability Program was introduced as an interim measure in the aftermath of September 11, 2001 to provide an indemnity for third party aviation war risk liability to Canadian air transportation companies that could not obtain suitable insurance coverage on commercially acceptable terms. The program has been extended several times, most recently to the end of 2007. The objective of the program is to ensure the continued operation, viability and

competitiveness of the Canadian aviation industry. The department continues to monitor the aviation insurance market, and make adjustments to the program as appropriate.

Marine Insurance and Maritime Law Reform

New regulations for marine carriers to acquire and maintain insurance coverage sufficient to meet their liability to passengers have been drafted, however, they have been put on hold pending several amendments to the *Marine Liability Act* (MLA). These amendments include the ratification of several international liability conventions, changes to common law and an exemption for the marine adventure tourism industry from Part 4 of the MLA. Consultations with stakeholders on these changes have been concluded. The regulations concerning compulsory insurance for marine carriers will be held in abeyance pending the amendment of the MLA.

Marine Simulator Contribution Program

Training of marine personnel will be enhanced thanks to the approval of a \$7.2 million Marine Simulators Contribution Program, approved by Order-in-Council on December 18, 2006. This program will provide financial assistance to five provinces that have Marine Training Institutes over a four-year transition period, from April 1, 2007 to March 31, 2011. As a result of the gratuitous transfer of the ten marine training simulators, previously owned by the federal government, Transport Canada will be able to ensure consistent standards of training and performance without being prescriptive as to their use. For further details on the above initiatives and other safety regimes under the Marine Safety Program, visit <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm>.

Delivery of Pleasure Craft Licensing

In April 1, 2006, Service Canada began delivering Pleasure Craft Licensing at all of their 320 offices across Canada on behalf of Transport Canada. This service now provides the Canadian public almost three times the number of places where they can process their licensing transaction. In 2006, over 100,000 (preliminary figure) licenses were issued across the country. The new system also allows Search and Rescue personnel to access the information 24 hours a day, seven days a week in the event of an emergency. This could mean the difference between life and death. For more information visit <http://www.tc.gc.ca/BoatingSafety/pcl.htm>

Port Divestiture

For the past 11 years, Transport Canada has been transferring the ownership and operation of its regional/local and remote ports to other federal departments, provincial governments and local interests, including municipalities. The ultimate results of these port divestiture efforts contribute to transportation's role as an economic enabler. The divestiture program has placed the operation of transferred ports in the hands of those best suited to respond to the local circumstances, contributing to a more effective and efficient transportation system.

As of March 31, 2007, Transport Canada has divested 469 (85 per cent) of its original 549 ports, which includes three transfers during the 2006-07 fiscal year. These transfers have resulted in an estimated savings to the Canadian taxpayer of \$531 million that would otherwise have been spent on operating and maintaining the ports. During 2006-07, the department contributed \$513,000 to local interests from the Port Divestiture Fund to facilitate divestiture of the ports, bringing the total expenditure from the Fund to \$203.8 million since the beginning of the program.

The Port Divestiture Program has recently been extended to March 31, 2012. This extension will allow divestiture negotiations to continue, and permit communities and local interests an opportunity to own and operate port facilities.

The most recent evaluation of the Port Divestiture Program is presented in Table 9 - Details on Transfer Payment Programs <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>.

For more information on the Port Divestiture Program, please consult: <http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm>.

Data Collection

Transport Canada further expanded the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) programme to Phase II to improve the quality, scope and timeliness of air transportation statistics in support of policy formulation, planning and decision-making. During 2006-07, the cargo portion of Phase II of the ECATS initiative was successfully implemented with ECATS now collecting cargo data from 80 per cent of the air carriers initially in scope. The collection process for cargo data was also integrated with the data collection process put in place during Phase I of ECATS. Initial data collection work has also commenced in general aviation in an attempt to address the Department's data requirements in that segment of the air industry.

During 2006-07, surveyors employed by Transport Canada interviewed truckers as part of a National Roadside Survey (NRS) at key Canada/U.S. border locations and at strategic points in the Quebec-Windsor corridor. The NRS is a joint federal-provincial-territorial data collection and analysis project, using passive data gathering technology to obtain traffic count data coupled with surveys undertaken at specific locations to gather information on trucking operations. The scope of the coverage of the trucking operations includes the National Highway System network and encompasses not only Canadian-based commercial trucking firms but also U.S.-domiciled trucking firms operating in the Canada-U.S. trade context and private trucks operated by shippers for their own account.

Full Costs of Transportation in Canada

In 2006-07, Transport Canada in collaboration with the provinces and territories, completed a series of studies supporting the assessment of the full costs of transportation in Canada. The work carried through during this multi-year, multi-phase project yielded a new analytical tool that will provide policy-makers with a detailed valuation of the financial and social costs of all modes of transportation in Canada. This includes the capital and operating costs of both

infrastructure and vehicles, the economic valuation of land occupied by transportation infrastructure and, cost estimates of the social impacts of transportation (accidents, road congestion, air pollution, climate change and noise).

2.1.2 Infrastructure, Gateways and Trade Corridors

Supporting the smooth flow of people and goods as well as creating the right conditions to encourage investments in transportation infrastructure remain key areas of focus for this department. Transport Canada works in co-operation with other levels of government to ensure the viability and competitiveness of our transportation system. Strong and sustainable infrastructure is necessary to support the ever-increasing volume of trade and tourism traffic accessing Canada's highways, borders, gateways and trade corridors.

Using the "gateway" approach, we can move strategically to take advantage of the convergence of opportunities related to international commerce, geography and transportation. Its objective is to maximize the efficiency of our major trade-based gateways and corridors, and to ensure policies are coordinated in order to take full advantage of them.

Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative

Budget 2006 committed \$591 million for the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI) to address the challenges and opportunities in the further development of Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor. The APGCI aims at establishing the best transportation network facilitating global supply chains between North America and Asia. In particular, it seeks to: increase the Gateway's share of North America-bound container *imports* from Asia; improve the efficiency and reliability of the Gateway's service to Canadian and other North American *exports* as Asia's economies grow; and expand commerce with the Asia-Pacific region.

The APGCI is an integrated package of investment and policy measures that will advance the capacity and efficiency of the Asia-Pacific Gateway and Corridor and Canada's ability to take advantage of it. Prime Minister Harper formally launched the APGCI in October 2006. A number of immediate measures were announced at the launch, totalling \$321 million including both transportation infrastructure and non-infrastructure/competitiveness components. Decisions on the remaining funds will be made following a fast track planning and consultative process.

Minister of International Trade and Minister for the Pacific Gateway and the 2010 Olympics, and the Honourable Lawrence Cannon, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, are jointly responsible for the development and implementation of the APGCI. Its development and implementation is led by Transport Canada in collaboration with the following four federal departments/agencies: Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT); Canada Border Services Agency (CBSA); Parks Canada Agency; and Western Economic Diversification (WD).

More information on the APGCI can be found at <http://www.tc.gc.ca/majorissues/APGCI/menu.htm>.

Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP)

SHIP Highway Construction Component

In 2006-07, the highway construction component of SHIP, with a \$485 million allocation, resulted in the completion of 13 projects across Canada including the Yukon, British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Quebec and Nova Scotia. These projects will enhance the safe and efficient movement of people and goods, support trade and economic development, and promote sustainable transportation.

SHIP Border Crossing Transportation Initiative

A new alignment connecting the Trans-Canada Highway to the Sault Ste Marie International Bridge in Ontario and major capital improvements to Highway 15 leading to the Lacolle border crossing were completed under the Border Construction component of SHIP in 2006-07. These projects improve the safety, efficiency and capacity of the road network leading to the U.S. border, and help to facilitate the cross-border movement of goods and people. As well, working with provinces/territories, electronic traffic counting and classifying devices were installed at selected points across Canada. This will provide a new source of data in order to better understand freight movements and improve policies and programs.

The environmental assessment phase of the bi-national effort to develop a new border crossing in the Windsor-Detroit area continued through 2006-07, under the auspices of the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Bi-national Partnership. Environmental and technical studies on possible locations for a new border crossing were undertaken in both Canada and the U.S., as part of a coordinated bi-national study to develop an end-to-end solution to cross-border traffic issues in this region.

In fiscal year 2006-07, the focus was narrowed to three river crossing alternatives, three customs inspection plaza locations, and one centrally located access road from Highway 401 to the customs plaza facilities. This project will ease traffic congestion and will result in a safer and more efficient highway system for all Canadians.

For further project-specific details on the Windsor Gateway, please consult:

<http://www.partnershipborderstudy.com/> and

<http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2005/05-gc003e.htm>.

SHIP Transportation Planning / Modal Integration Initiative

Transport Canada has made \$5 million available for academic research studies and applied transportation initiatives that advance transportation planning and modal integration (TPMI) in urban areas and along transportation corridors. The department has funded several TPMI studies in British Columbia, Alberta, Ontario, Quebec and Nova Scotia related to rapid transit links, rail corridors, supply chain, short sea shipping and goods movement studies. As well, a second call for proposals issued in November 2005 was successfully completed with the announcement, in

June 2006, of 13 winning projects. These will receive federal funding of approximately \$1-million. To date, most of the \$5 million available for funding has been granted to 45 projects across the country. By encouraging the development of innovative approaches to transportation issues, these projects will increase the efficiency of the transportation system as a whole and improve its sustainability. For further project-specific details concerning the two TPMP call for proposals, consult: <http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2004/04-h061e.htm> and <http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2006/06-h057e.htm>.

SHIP – Nunavut

This program has resulted in the construction of three air terminal buildings in Pond Inlet, Coral Harbour and Gjoa Haven; and a 3.2 km road in Chesterfield Inlet. The program has also funded two fish habitat studies in Pond Inlet, and Clyde River and partially funded the Nunavut-Manitoba Route Study. Together the program has contributed \$4.2 million to the Nunavut economy.

An evaluation of the SHIP components was conducted in 2006. The results are presented in Table 9 - Details on Transfer Payment Programs <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>.

Additional information on SHIP is available at <http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm>.

Canada Strategic Infrastructure Fund

Transport Canada worked closely with Infrastructure Canada on the strategic implementation of key surface transportation infrastructure projects. Significant resources were allocated to reviewing projects and negotiating contribution agreements for the new funding. Major Highway projects are now under construction across Canada that will enable the safer and faster movement of people and goods on Canada's major land transportation routes; reduce production of greenhouse gases and airborne pollutants; encourage more effective urban development; increase economic activity including tourism; and encourage the use of innovative technologies and practices to minimize greenhouse gas emissions. Five major highway infrastructure projects were completed under this program in 2006-07 in the Yukon, the Northwest Territories and New Brunswick, resulting in safety and efficiency benefits to Canadians.

In addition to the above projects, the department continued to work with Infrastructure Canada to implement projects aimed at improving and increasing the capacity of Canada's public transit systems. Project construction has started on projects in the Greater Toronto Area (GO Transit, York VIVA Bus Rapid Transit, and the Toronto Transit Commission) and in Vancouver, British Columbia (the Canada Line). As an example, substantial progress on the construction of Canada Line occurred during the year, with construction approximately 30 per cent complete, and on track to be operational by its scheduled November 30, 2009, completion date. The first of two bored tunnels under downtown Vancouver was approaching a terminus point near the waterfront, and major bridges over the north and middle arms of the Fraser River are progressing well. Overall, the Transit projects will mitigate the growth of congestion and the corresponding environmental impacts. In Quebec, significant progress was realized on Phase 1 of Autoroute 30. A framework for the public-private partnership was developed; a call for qualifications was

issued and the final three candidates were selected; the federal environmental assessment was completed; and, approval was received from the Governor-in-Council for the development of a bridge that will allow for crossings of the St. Lawrence River and the Beauharnois Canal.

Additional details are available at http://www.infrastructure.gc.ca/index_e.shtml and http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csis-fcis/index_e.shtml

Border Infrastructure Fund

The department continued to work with Infrastructure Canada to implement projects aimed at improving border efficiency and reducing congestion. Over \$500 million in federal funding for border improvement projects has been announced under the Border Infrastructure Fund. Construction of new infrastructure is being undertaken at five major commercial crossings under this program: Windsor, Sarnia, Niagara and Fort Erie, Ontario; and Douglas, British Columbia. These projects will reduce border congestion and expand existing infrastructure capacity to support ongoing economic growth. Specific projects completed in 2006-07 included intelligent transportation systems that were installed on Highway 402 in Sarnia leading to the U.S. border and a major plaza reconfiguration at the Peace Bridge in Fort Erie was completed under this program in 2006-07 to help improve our surface transportation link with the U.S. Additional details can be found at http://www.infrastructure.gc.ca/index_e.shtml and http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/index_e.shtml.

Domestic and International Bridges

Transport Canada has been reviewing the governance of domestic and international bridges within its portfolio with a view to strengthen accountability and to improve the long-term financial sustainability of these structures. In particular, in the past year a significant amount of work has been completed with respect to the Sault Ste. Marie International Bridge, including a proposed new operating agreement with the State of Michigan and the recommendation for a more effective governance model for Canadian ownership. Ongoing work will address long-term funding needs at several bridges, including Sault Ste. Marie and the Thousand Islands International bridges.

The *International Bridges and Tunnels Act*, S.C. 2007, c.1 (formerly Bill C-3), received Royal Assent on February 1, 2007, and came into force on April 25, 2007. The Act gives the Government the authority to develop regulations concerning security, maintenance and repair and operations and use over international bridges and tunnels. The Act also provides for Ministerial approval of construction of new international bridges or tunnels, or alteration of existing facilities, as well as the sale or transfer of these bridges or tunnels.

Small Airport Viability

At the September 2004 Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety, Ministers recognized that small airport viability was a complex issue touching all levels of government. A joint federal/provincial/territorial Task Force was established to identify the missions of small airports and identify options for future action. The Task Force presented its

final report to the Council of Ministers in September 2006, which is posted on the Council of Ministers website <http://www.comt.ca/default.htm>. The report lays out the Task Force's findings regarding the missions and roles of small airports in Canada and a proposed suite of options for future action, recognizing that a "one size" fits all solution does not exist.

Airports Capital Assistance Program

The Airports Capital Assistance Program (ACAP) assists eligible airports with the financing of capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. There have been two program evaluations since the program started, the first in February 2000 and the second in June 2004. Both concluded the Program was meeting its objectives and there was a need for it to continue. As a result of the 2004 evaluation, Transport Canada has obtained approval for the renewal of ACAP until March 31, 2010. Since the Program started in 1995, the Government of Canada has announced a total of \$422.7 million for 510 safety improvement projects, under ACAP, at 159 airports. Over 99 per cent of these projects were airside safety-related projects such as runways, taxiways, visual aids, etc, and heavy airside mobile equipment. In anticipation of the April 2010 renewal of ACAP, a third evaluation of the Program is scheduled to be undertaken in 2008 and completed in 2009.

The most recent evaluation of the ACAP is presented in Table 9 - Details on Transfer Payment Programs <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>.

Canada Marine Act

In 2006-07 the government proceeded with additional consultations with key stakeholders to further enhance a revised package of amendments to the *Canada Marine Act* (CMA) based primarily on the CMA Review, reactions to former Bill C-61, emerging trends and the priorities and directions of the new government. Any amendments will support a strategy to encourage competitiveness in the marine transportation sector, and will consider the long-term role of ports in Canada and surrounding communities. A new Bill is intended to be tabled in Parliament.

Port Amalgamation

As part of Transport Canada's ongoing efforts to provide Canada Port Authorities (CPAs) with enhanced financial and competitive flexibility, amendments to the Port Authorities Management Regulations were pre-published in the *Canada Gazette* adding generic amalgamation provisions. Amalgamation is seen as a way for CPAs to handle changing economic conditions and concomitant impacts on the transportation system, especially in the British Columbia Lower Mainland. In July 2006, under the umbrella of the Asia Pacific Gateway and Corridors Initiative, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities invited the three CPAs of Vancouver, Fraser River and North Fraser to explore the potential for their amalgamating into one integrated port authority. In their report presented to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities in November of 2006, the three CPAs recommended amalgamating. Transport Canada and the three CPAs are currently working collaboratively on amalgamation.

Great Lakes St. Lawrence Seaway Study

Over the past year, the majority of study projects and technical analyses were completed. This includes the evaluation of infrastructure needs of the Great Lakes St. Lawrence Seaway system, including the engineering, economic, and environment implications of those needs as they pertain to navigation. The consolidation process, which summarizes all technical works in order to create one final consolidated report, started in Fall 2006. The final study report is expected for public release by Fall 2007. The report will include a detailed engineering analysis of the Seaway system's existing infrastructure. It will also include an economic analysis on the costs and benefits associated with maintaining the infrastructure. In addition, the report will present navigation-related environmental factors.

Ridley Terminals Inc.

In February 2006, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities announced that the Government of Canada made a public policy decision to set aside the Request for Proposal process for the divestiture of Ridley Terminals Inc. (RTI) to ensure that the long-term future operation of RTI supports industry and trade objectives. RTI will continue to be maintained as a Crown corporation. At the same time, the government rescinded the Directive prohibiting RTI from entering into any long-term agreements, in excess of 18 months, without the prior written approval of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. With the approval of its 2006-2010 Corporate Plan in June 2006, the corporation entered into long-term contracts. The upswing in coal markets has had a positive effect on RTI's operations, with the Corporation forecasting financial viability in 2007. As a result, RTI will not be seeking a contribution agreement with Transport Canada to subsidize operations in 2007. RTI is currently in the process of bringing forward its 2007-2011 Corporate Plan to the Minister for approval by the Governor in Council.

2.1.3 Innovation

An innovative and integrated transportation system is necessary to support Canada's success in the global marketplace. Through its innovation, research and development and skills development initiatives, Transport Canada works with other public and private sector organizations to increase the responsiveness, flexibility, and performance of the Canadian transportation sector.

Strategic Research and Development

Ongoing organizational changes in the department continue to bring Transport Canada's innovation, research and development (R&D), and policy research activities into alignment with the Government of Canada's vision of an efficient and competitive economy. The Innovation, R&D and Policy Research group examines the department's overall approach to innovation and R&D from a policy and strategic perspective, and fosters relationships with other public and private sector organizations. Specifically, Transport Canada has laid the groundwork for a strategic approach to optimize mobility of people and goods by identifying four strategic R&D

themes to complement its safety in security mandate: gateways and corridors, northern transportation, accessibility and energy efficiency.

Transportation Development Centre

The Transportation Development Centre (TDC) is a centre of expertise for technology R&D supporting the department's strategic goal of maintaining a competitive and productive transportation system that is safe, secure, and environmentally responsible. The Centre forges partnerships between industry, governments, and research centres for the development, demonstration, and commercialization of innovative technological solutions to Canada's transportation challenges. Results of TDC's research are made publicly available on the Internet. More than 40 technical reports and summaries were released in 2006-07.

Major work in 2006-07 included finalization of a prototype regional Advanced Traveller Information System for the Greater Vancouver area in partnership with TransLink, the Greater Vancouver Transit Authority. The result is a one-stop public web portal that provides multi-modal, multi-jurisdiction, static and real-time traveller information, enabling users to make better, more informed travel decisions. The public launch of the system, branded iMove, is planned for 2007-08.

In addition, a Canada-U.S. project to develop a fatigue management program for commercial motor carriers began with volunteer companies in Alberta, Quebec and California. The program includes guidelines, manuals and other training materials, which will be finalized following the trial and made available to the trucking industry.

An ongoing Canada-U.S. freight security initiative is testing off-the-shelf technologies to determine their potential for improving security through real-time monitoring and tracking. The technologies are being installed on several cargo containers and moved through Canadian, U.S. and international intermodal freight systems by truck, rail and ship.

Shakedown testing was completed on a prototype electric parcel delivery truck developed by an industry-led partnership. The goal is a lightweight vehicle with a range of 120 km that is 90 per cent more energy efficient than a conventional delivery truck. In-service testing at a national courier service is planned for Toronto in Summer 2007.

The Centre also played a key role in the organization of two major international rail industry conferences. Hosted by Transport Canada and a group of industry partners, the World Congress on Railway Research drew more than 750 representatives from industry, government and research centres from around the world. The Ninth International Level Crossing Safety and Trespass Prevention Symposium attracted more than 300 delegates.

For more information visit <http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm>.

Intelligent Transportation Systems

Intelligent Transportation System (ITS) refers to the integrated application of information processing, communications and sensor technologies to transportation infrastructure and operations that support the efficiency, safety, security and sustainability of the transportation system. Under the Strategic Highway Infrastructure Program, \$30 million is dedicated to ITS and, to date, some \$24 million has been spent or committed.

Transport Canada has continued implementing the ITS Strategic Plan for Canada by concluding contribution agreements with provinces and territories, municipalities and transportation agencies and authorities. 31 projects were completed during the year, including the installation of over 40 new environmental sensor stations and the upgrade of 36 existing stations, the development of a hand-held computer-based dispatch system for commercial vehicles at Vancouver International Airport, models for managing the interactions of land-based container fleets and shipping lines; the implementation of remote vehicle inspection stations for commercial vehicles, the development of a draft deployment plan for Intelligent Border Crossings; and the completion of a feasibility and design study for a multi-agency centralized transportation management centre.

These projects support national objectives such as the Asia-Pacific Gateway Initiative (integrated transportation management centre) and the Let's Get Windsor-Essex Moving Strategy (Intelligent Border Crossings) and several Government of Canada outcome areas (an innovative and knowledge-based economy, strong economic growth and a prosperous Canada through global commerce).

Transport Canada has begun the process to review and update the ITS Plan for Canada by seeking the views of stakeholders, and contracting for expert advice as needed. The policy framework setting out the direction for Transport Canada in this area will be completed late in 2007.

For more information about ITS visit: <http://www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm>.

Transportation-related Innovation and Skills Development

Transport Canada has continued to act as a catalyst between different levels of government, industry, academia and other stakeholders to support transportation skills development. In 2006-07 Transport Canada co-chaired the federal/provincial/territorial Skills Task Force as the group delivered on its work plan commitments, including the development of a Compendium of Successful Skills Initiatives (<http://www.comt.ca/default.htm>). The Skills Task Force ultimately reports to the Council of Deputy Ministers responsible for transportation through the Policy and Planning Support Committee. Transport Canada also funded the inclusion of a transportation component in the Canada-wide Virtual Science Fair to encourage Canadian students (aged approximately five to 17 years) to consider the scientific exploration of transportation-related themes.

Transport Canada also funded the National Training Program that is responsible for the development and administration of technical training courses for the marine inspection community. This ensures inspectors are in compliance with changing rules and regulations and are knowledgeable of the acts and regulations impacting marine safety. Ongoing developments include a national policy for mandatory training of inspectors prior to appointment, continued emphasis on small vessel inspections, and backup for regional inspectors when they are assisting with the delivery of training courses. In addition, the development of the necessary training modules were completed to ensure that marine inspectors will be conversant with the changes that will come as a result of the *Canada Shipping Act 2001* coming into force in the Spring 2007.

2.2 Strategic Outcome: A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives

Resource allocation to this strategic outcome for 2006-07 (\$ thousands):

Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
\$1,090,298	\$1,016,671	\$940,383

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of departmental administration.

As displayed in the Main Estimates, the two program activities under this strategic outcome are "Policies, rule-making, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system" and the Crown corporation "Canadian Air Transport Security Authority". Transport Canada regulates the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), a Crown corporation responsible for the screening of passengers and their belongings and certain other specific initiatives to improve air passenger and airport security. This Minister tabled an advisory panel report on the *CATSA Act* in December 2006. The report made over 40 recommendations related to CATSA's operations, roles/responsibilities, legislation and finance/administration. The Minister accepts the report and is studying the recommendations to provide a response in the Fall and Winter 2007.

As per section 122 of the *FAA*, this Crown corporation must submit its annual corporate plan to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and is not subject to reporting through this document.

The safety and security program activity covers policies, rule-making, monitoring and enforcement, and outreach in support of a safe and secure transportation system. It also encompasses the development of national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education, training and developmental activities to promote safety and security in all transportation modes. It also covers emergency preparedness plans and delivers aircraft services to government and other transportation bodies.

Transport Canada's *2006-2007 Report on Plans and Priorities* outlined a number of important areas for the department to focus its efforts in ensuring a safe and secure transportation system. The following section provides highlights of Transport Canada's progress in these areas by program priority.

Indicators of Progress

- *High level of public confidence in transportation safety and security*
- *Reduction in accident/incident rates relative to the increase in traffic*
- *Reduction in fatality rates related to the accident/incident rates*
- *Progress in implementing safety management systems and security management systems*

Results Achieved against the Indicators of progress

Transport Canada measures public confidence in the safety and security of each transportation mode. In the case of all four transportation modes, at least 96 per cent of those Canadians who have an opinion rate the transportation modes as either moderately or extremely safe and secure. Canadians also believe that there are sufficient security procedures in place to protect them. Even if they do not feel immune to the activities of terrorists, they do nevertheless feel confident in the effectiveness of the security measures that have been implemented.

In 2006 there were fewer accidents in the aviation, marine and rail modes of transportation and about the same number in the road mode in comparison with 2005. There were fewer accidents involving the transportation of dangerous goods. Compared with 2005 and the five-year average, there were fewer fatalities in aviation, marine and rail but more fatalities in road transportation (2005). There was one fatality caused by dangerous goods that involved the transportation of dangerous goods, consistent with the five-year average. With the exception of a few fluctuations in rail, the safety performance record in the three other transportation modes has contributed to a long-term downward trend in accidents reported over the past ten years.

For more information, please refer to the Transportation in Canada Annual Report TP13198E <http://www.tc.gc.ca/pol/en/anre/menu.htm>.

Program Priorities:	2.2.1	New Security Policies and Programs
	2.2.2	Smart Regulation
	2.2.3	Safety and Security Management Systems

2.2.1 New Security Policies and Programs

In terms of enhancing transportation security, in 2006-07, Transport Canada continued a number of activities, including legislative and regulatory enhancements, awareness campaigns, industry training initiatives, research and development activities, and international initiatives. Transport Canada also actively contributed to such federal government initiatives as the National Security Policy and the Security and Prosperity Partnership.

Aviation Security

Aviation security remained a key priority for the department in 2006-07 as it continued to implement a number of aviation security initiatives in collaboration with other federal government departments, other countries and international organizations, industry stakeholders and labour organizations. In particular, Transport Canada introduced or made significant progress towards developing new or enhanced security programs, such as:

- Establishing a project office for air cargo security initiative and commencing program design following the Budget 2006 announcement of \$26 million over two years for the design and pilot testing of an air cargo security initiative;
- Developing a methodology and strategy to assess the need, type and extent of the Transportation Security Clearance Program across all transportation sectors; and
- Completing some preliminary planning needed to undertake a multi-year broad-based review of the security regulatory framework.

In addition, Transport Canada made significant progress toward the introduction of the **Passenger Protect** program by continuing to work with other government departments and key interested parties, and introducing new identity screening regulations. Passenger Protect prevents persons who pose an immediate threat to aviation security from boarding a commercial aircraft. The identity screening regulations complement the program by requiring passengers to present government-issued identification before boarding an aircraft, and were first published in the *Canada Gazette*, Part I on October 28, 2006, with the program coming into effect in June 2007. For more information visit <http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/menu.htm>.

Marine Security

Marine security was identified in the National Security Policy as a critical element of national security. Transport Canada aims at a nationally and internationally recognized marine transportation system that is secure, efficient and respects Canadian values. This will be achieved with partners in order to increase the level of protection of Canada's Marine Transportation Security System against: unlawful interference, terrorism attack and terrorist exploitation as a conduit to attack our allies. This will be done in a manner that preserves the efficiency of the Canadian marine transportation system and respects Canadian values.

During 2006-07, Transport Canada carried out key initiatives in enhancing marine security as well as made significant progress under the six-point action plan set out in the National Security Policy.

Transport Canada continued to work on developing the Marine Security Operations Centre (MSOC) capability in collaboration with National Defence, Canadian Coast Guard, Canada Border Services Agency and the Royal Canadian Mounted Police. Transport Canada personnel within the MSOC continue to conduct processing of all 96 - hour Pre-Arrival Information Reports (PAIRs) to ensure vessels entering Canadian waters are compliant with international and national security regulations. The department's analytical capability within the MSOC continues to evolve with its analysts working with military and government counterparts to develop and disseminate improved Maritime Domain Awareness in their respective areas of responsibility.

Transport Canada continued to work with its international partners in harmonizing marine security, in particular with the U.S. and with member States of the International Maritime Organization (IMO). Transport Canada also participated at key IMO Committees for the development of regulatory requirements, including those for the Long Range Identification and

Tracking (LRIT), and Vessel Security Officers (VSO) training. These requirements are now being included in the Marine Transportation Security Regulations (MTSR).

Transport Canada continued its work in carrying out the Marine Security Contribution Program and granting over \$12 million in funding for security enhancements throughout the country during 2006-07. Funding was used for security enhancements such as surveillance equipment, dockside and perimeter security, command, control and communications equipment, and training. In 2006, the program was extended for two years for all eligible applicants, except Canada Port Authorities, and expanded to include domestic ferry operators, a new category of applicants not previously eligible. In November 2006, results of the Round Three applications were announced, which is providing up to \$42 million to 101 ports and marine facilities across the country.

Significant progress was made in the implementation of the Marine Transportation Security Clearance Program during 2006-07 including an analysis of the approach and scope of the program. As a result of numerous consultations, the decision was made to move to a risk-based approach for the program. The scope was modified to focus on higher risk areas, create two different regimes for terminals (one for containers and one for cruise ships) and expand to more ports.

A collaborative pilot project with industry and labour stakeholders was completed in Vancouver in Spring 2006. Draft regulations were published in *Canada Gazette*, Part I on July 1, 2006. Further detailed discussions on operational issues were held through Summer and Fall 2006 followed by the publication of the regulations in the *Canada Gazette*, Part II on November 15, 2006.

Further work was accomplished in implementing the program including the development of an industry working group, chaired by Transport Canada to address all requirements for implementation of the program.

Transport Canada's Marine Security Directorate (TC/MARSEC) worked with the Organization of the American States (OAS) Secretariat for Multidimensional Security to develop a Canada-Americas Port Security Assistance Program that resembles Asia Pacific Economic Cooperation's (APEC) International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Implementation Assistance Program. This program assists developing Member States in the Americas to effectively implement the international maritime security standards specified in the ISPS Code and other security amendments to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention. The program responds to an identified need to better coordinate and target port security capacity building assistance in this region. Transport Canada played a lead role in strengthening APEC's ISPS Code Implementation Assistance Program and in coordinating multilateral and bilateral technical assistance projects throughout the Asia-Pacific region. This project enabled Transport Canada to play a similar role within the Americas by developing and managing a needs-based program of marine security related technical assistance to developing States and coordinating all technical assistance projects in the region.

For more information visit <http://www.tc.gc.ca/marine/menu.htm#security>.

An evaluation of the Marine Security Program was conducted in 2006. The results are presented in Table 9 - Details on Transfer Payment Programs <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>.

International Influence on Security and Emergency Preparedness

Emergency preparedness and counter-terrorism capabilities continued to be a focal point for the department in 2006-07. The department continued to lead, or collaborate on, a number of high profile training exercises, both domestically and internationally – including the Public Safety Canada-led urban transit exercise program, to assess Canada's ability to act quickly, decisively and effectively in concert with other partners in the event of a terrorist attack, a security-related threat such as radiological contamination or other emergencies.

Transport Canada continued to work with other federal government departments, the provinces, industry partners and other governments in order to share information and best practices, and increase capabilities to respond to potential incidents in accordance with the Chemical, Biological, Radiological or Nuclear (CBRN) Response Program for the transportation of dangerous goods. For example, Transport Canada participated and presented at the CBRN Roundtable organized by Public Safety Canada in March 2007, its contribution under the National CBRN Strategy of Canada. This national strategy is the overarching framework for managing CBRN incidents in Canada and includes accidental CBRN incidents in its scope. The purpose of the roundtable was to discuss progress made and key initiatives, gaps and challenges. Transport Canada requires an approved Emergency Response Assistance Plan prior to offering to transport or import certain dangerous goods. The plans are also connected to the CBRN Response Program as it pertains to the evaluation of response capabilities to specific dangerous goods that could potentially be used as CBRN agents in a terrorism situation in Canada. A case in point, the current Health Canada / Public Health Agency response teams for CBRN incidents are the same responders who would respond to a transportation accident involving highly infectious substances.

Transport Canada also continued to enhance Canada's influence and reputation on the international stage by working with organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO), the European Civil Aviation Conference, the International Maritime Organization, the North Atlantic Treaty Organization (NATO), and other governments (e.g. U.S. Department of Homeland Security). An example of Transport Canada's significant international security achievements is the collaborative effort being made under the Security and Prosperity Partnership (SPP) of North America. The SPP created an unprecedented commitment between Canada, the U.S. and Mexico to enhance the security, economic well-being and quality of life for citizens of North America. Under the SPP, Transport Canada is leading or co-leading in 52 transportation security initiatives including: transportation security clearances, hand baggage screening, air cargo security, passenger assessment, critical infrastructure and emergency response, among others. The department is making significant progress in collaborating with its Mexican and U.S. counterparts on many security policies and regulations, and all security initiatives are currently on track as a result of this continued co-operation.

Other key international security and emergency preparedness achievements include:

- Continuing to implement the transportation-related aspects of the Smart Border Declaration and its companion 30-point action plan to improve the security of shared border services, assure the flow of people and goods, and protect the critical transportation infrastructure. Many of the items in the action plan were further developed and became elements of SPP;
- Collaborating with the U.S. and other international partners such as the U.K. in major emergency preparedness and counter-terrorism exercises, to assess Canada's ability to act quickly, decisively and effectively in concert with international partners in the event of a terrorist attack, security-related threat such as radiological contamination, or other emergencies; and
- Continuing to help developing states in the Caribbean and South America meet international aviation security standards through the provision of a \$405,000 contribution to the ICAO Aviation Security Awareness Training Program.

For more information visit <http://www.tc.gc.ca/majorissues/transportationsecurity/menu.htm>.

Passenger Rail and Public Transit Systems Security

Transport Canada has developed a two-year contribution program targeted towards the high volume passenger areas of commuter rail and urban transit, with a focus on major urban transit systems. This program provides financial assistance to commuter rail and public transit operators in designated major metropolitan areas to accelerate the implementation of immediate and initial security measures. On the basis of two national announcements in November 2006 and April 2007, the federal government committed \$38 million to improve rail and urban transit security for 26 large and small transit operators for: risk assessments; security plans; employee training programs; public awareness; and the upgrade of security equipment. These security measures will assist operators in implementing projects that will protect Canadian families and communities.

During 2006-07, Transport Canada engaged operators in information sessions, consolidated information on best practices, and developed guidelines on developing a risk assessment, and a Security Plan Assessment Tool. While it is too early to measure specific security improvements in their respective transportation systems, Transport Canada officials have noted that operators are increasingly engaged in improving the level of security readiness in the context of Transit-Secure. Transport Canada officials have also observed national participation in its workshops and consultations that include relevant players in the sector and that contributes to national consistency including:

- a Threat and Risk Assessment Guide and Security Plan Guide Workshop delivered by Transport Canada;

- a one-day workshop added to the Canadian Urban Transit Association's conference to provide operators with guidance for applying for round two funding and guidance on developing risk assessments and security plans;
- a workshop on Standards and Best Practices delivered by Transport Canada; and
- a closed circuit television camera workshop.

At the same time, a major review of rail and transit security policy is being advanced. Drawing on international best practices, Transport Canada is working with federal partners, other levels of government, transportation experts and the transportation industry to develop a nationally consistent comprehensive, sustainable long-term policy. The policy will include a range of approaches to achieving a sustainable and comprehensive security regime for rail and urban transit in Canada, including both legislative/regulatory and voluntary measures. During the reporting period, Transport Canada has engaged provinces and territories in a review of the roles and responsibilities of different levels of government and the possible way ahead in this area of shared jurisdiction. Working with operators and industry associations, Transport Canada is facilitating the enhancement of industry capacity to address a range of security issues, and the development of industry standards/best practices.

For more information visit <http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/rail/menu.htm>.

2.2.2 Smart Regulation

In 2006-07, Transport Canada, as a major regulatory department, played a key role in the Government of Canada's Smart Regulation Initiative. In practical terms, this meant regulations that were more focused on safety and security results with targeted interventions, and that were designed, where appropriate, to give industry the flexibility to be innovative in meeting those outcomes.

Marine Safety – Legislative and Regulatory Enhancements

The *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) entered into force on July 1, 2007. Phase 1 of the Regulatory Review involved the reform of more than 50 existing regulations into an estimated 24 regulations, and included those regulations that were inconsistent with the provisions of the CSA 2001, as well as those that were deemed to have a substantial impact on safety and the environment. Phase 2 will begin once the CSA 2001 enters into force, and will involve modernizing the remaining regulations so as to ensure they are consistent with the requirements of the new Act. The CSA is the principal piece of legislation governing personal safety and environmental protection in Canada's marine sector. It applies to Canadian vessels operating anywhere and to foreign vessels operating in Canadian waters.

Transport Canada conducted extensive public consultations on Regulatory Review at the Spring and Fall 2006 regional and national meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). In addition, several of the individual projects conducted outreach sessions with stakeholders at strategic locations across Canada in 2006. Other activities in 2006 included the development and delivery of cross-Canada orientation sessions for Marine Safety Inspectors on the new CSA 2001 Regime.

For more information visit

<http://www.tc.gc.ca/marinesafety/rsqa/CSA2001RegRefSite/menu.htm>

The *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 is an important new international labour Convention that sets out seafarers' rights to decent work conditions and helps to create conditions of fair competition for shipowners. It is intended to be globally applicable, easily understandable, readily updateable and uniformly enforced.

The decision by the International Labour Organisation (ILO) to move forward to create this major new maritime labour Convention was the result of a joint resolution in 2001 by the international seafarers' and shipowners' organizations, later supported by governments.

Representatives of Transport Canada and Human Resources and Social Development Canada - Labour Program were proactive on this project since its inception in 2001. While Canada participated in the development of the MLC 2006, Transport Canada developed, in consultation with the Canadian marine industry, a regulatory framework for the CSA 2001 in compliance with the MLC 2006.

Amendments to the *Pilotage Act* - Marine pilotage is an important element of safe marine navigation in Canada. Pilotage Authorities created under the *Pilotage Act* (Act) are Crown Corporations and are required by law to be financially self-sustaining; which in recent years has been difficult to achieve. The Act governs how Pilotage Authorities hire pilots, either as employees or pilot corporations, how they negotiate service contracts with pilot corporations, and imposes a regulatory review process additional to the Government's standard process - all of which can impinge upon an Authority's financial sustainability.

In January 2007, the Prime Minister authorized the department to undertake focused consultations on amendments to the *Pilotage Act*. The department held consultations across the country in February and March 2007.

For more information visit <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/Pilotage/menu.htm>

Marine Safety - Smart Regulations - Inspection and Enforcement

Transport Canada has been busy developing a new compliance and enforcement regime for marine safety as a result of changes to the CSA 2001. Activities have included the development of a comprehensive enforcement policy and a detailed enforcement manual aimed at Marine Safety Inspectors.

A key component of the new CSA 2001 regime is the establishment of a new enforcement mechanism and new tools that will be supported by the new Administrative Monetary Penalties Regulations (AMPs). These regulations represent a completely new set of regulations for the marine sector. AMPs regulations involve an administrative process of enforcement, and therefore, marine violators who would be charged with an offence will no longer be required to attend criminal court proceedings under the administrative monetary penalties system. Violators

who receive a penalty under the AMPs regulations will have the right to appeal the Transport Canada Marine Safety (TCMS) decision to the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

During 2006, Marine Safety Inspectors carried out vessel inspections to ensure that regulatory requirements are respected and, consequently, public safety is protected. This inspection program is driven by legislative and regulatory requirements under the *Canada Shipping Act*. The CSA 2001 allows for greater flexibility in the program and inspections will be based on risk analysis and attention to particular problems identified as affecting public safety. The particulars of the reform of the inspection program will be detailed after the CSA 2001 comes into force.

Marine Safety Innovation – National Training Program

Transport Canada also funded the National Training Program that is responsible for the development and administration of technical training courses for the marine inspection community. This ensures inspectors are in compliance with changing rules and regulations and are knowledgeable of the acts and regulations impacting Marine Safety. In 2006-07, the program delivered 27 courses to 543 Marine Safety inspectors across Canada. Ongoing developments include on-the-job training, continued emphasis on small vessel inspections and backup for regional inspectors when they are assisting with the delivery of training courses. In addition, the development and delivery of cross-Canada orientation sessions for marine safety inspectors on the new CSA 2001 Regime.

Aviation Safety – Legislative and Regulatory Enhancements

The *Aeronautics Act* (Bill C-6) establishes the responsibility of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities for civil aeronautical activities and the responsibility of the Minister of National Defence for military aeronautical activities. The legislation, which completed second reading in the House in April 2006, contributes to Transport Canada's ongoing commitment to enhancing the safety of the national transportation system. The changes proposed to the Act are reflective of the new strategies being implemented to regulate aviation safety by providing explicit enabling authority for newly evolved safety and regulatory initiatives such as those required for the implementation of safety management systems. The authority for Safety Management Systems Regulations is valid under the existing Act. However, the amendments are intended to maximize the effectiveness of the SMS safety framework and to facilitate implementation.

Transport Canada has completed most of the regulatory activity associated with safety management systems (SMS). The second phase of implementing SMS for specific certificate holders is now well underway. The implementation of the SMS program has been divided into four phases in order to work closely with operations in promoting & ensuring compliance with the new requirements. Phase three will commence shortly with a complete safety management implementation completed by 2009. Implementation activities for airports and air navigation service providers will commence in 2008. The implementation of the SMS program will result in improving safety through pro-active management rather than reactive compliance with regulatory requirements. Companies that have begun the implementation process have experienced demonstrable improvements in many areas of their organization.

Transport Dangerous Goods

Transport Canada's goal is to enhance international safety standards and regulations for transporting dangerous goods, without hindering trade. In 2006-07, Transport Canada's Transport of Dangerous Goods Directorate led the United Nations sub-committee of experts on the transport dangerous goods in reviewing testing requirements for intermediate bulk containers (IBCs), which resulted in the adoption in December 2006 of revisions to the United Nations Model Regulations that will enhance safety by tightening or, where necessary, clarifying the requirements for testing IBCs. These revisions will be adopted by the International Maritime Organization and other international regulatory bodies, and by national and regional regulatory authorities, thus enhancing international and domestic harmonization.

Road Safety

One of the key initiatives of Transport Canada is to reach an agreement with the automotive manufacturing industry concerning the manufacturing and use of in-vehicle telematic devices, including navigation, entertainment and internet access. The intention of this agreement is to develop a set of mutually agreed upon guidelines regarding the general principles and process elements that will guide product design and evaluation. Producing safer telematic devices will reduce the incidence of distraction and thus reduce collisions. The intention of the agreement is to give the industry more flexibility and opportunity for innovation in product design while not requiring the department to develop or maintain a regulatory requirement. The consultations to develop this agreement have been difficult with the industry not accepting the concept of process regulations. The negotiations are expected to continue this year with the expectation that the agreement will be reached later in the fiscal year.

Road Safety Vision 2010 – a mid-term review of this initiative has been completed in collaboration with the Canadian Council of Motor Transport Administrators and can be found on the following web site: <http://www.ccmta.ca/english/committees/rsrp/rsrp.cfm>. The results of the review and action plans for all jurisdictions will be presented to the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety. The results show that some progress has been made on the overall 30 per cent national target and on some of the sub-targets (e.g. seat belt use is about 91 per cent, incidence of unbelted fatalities/serious injuries has declined, incidence of fatalities involving young drivers has decreased, intersection related fatalities and serious injuries have dropped) but much more needs to be done in the areas of weakness (speed-related collisions, impaired driving, car-truck collisions, vulnerable road users).

Railway Safety Act Review

The Minister has appointed an independent panel to review the *Railway Safety Act* in order to further improve railway safety in Canada and to ensure that all transportation sectors have comparable safety regimes. Transport Canada welcomes the participation of all concerned parties, including the general public, in this review. Public and stakeholder participation was solicited across the country and a draft report of recommendations to the Minister is due by the

end of 2007. Contact information for the Transport Canada secretariat responsible for this review may be found at: http://www.tc.gc.ca/tcss/RSA_Review-Examen_LSF/org_e.htm

2.2.3 Safety and Security Management Systems

In Spring 2006, a working group was established, with representatives and subject matter experts from all directorates in the Safety and Security Group, to develop a consistent SMS/SeMS approach. The result was *Moving Forward - Changing the safety and security culture - A strategic direction for safety and security management*, a collaborative effort that outlines Transport Canada's overarching multimodal policy while respecting a range of initiatives in Safety and Security. For more information visit <http://www.tc.gc.ca/tcss/StrategicPlan/menu.html>.

Moving Forward will guide the Safety and Security Group in applying safety and security management in day-to-day transportation activities. This document outlines why this approach is needed, what is to be achieved and how progress will be made. It also articulates the challenges facing the industry and Transport Canada as well as the strategies to make progress in developing and sustaining a safety and security culture.

Safety Management Systems

Aviation Safety

The implementation of Safety Management Systems (SMS) involves a progressive development, and Transport Canada's Civil Aviation Directorate has adopted a phased-in approach to this implementation. The initial phase of SMS became effective through regulations in May 2005 and provided aviation organizations with the flexibility to decide how to meet the safety requirements. Following this initial phase, Transport Canada agreed to establish the Small Operator Pilot (SOP) Implementation Project to address industry concerns regarding the application of SMS to smaller air operators and aviation maintenance organizations. The SMS SOP project demonstrated that a safety management system could be successfully implemented and become a positive addition to a small operation. For more information on SMS in civil aviation, please visit: <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/menu.htm>.

Rail Safety

The Railway Safety Management Systems (RSMS) regulations, which came into effect on March 31, 2001, require railway companies subject to the *Railway Safety Act* (RSA) to implement and maintain safety management systems. Oversight of the implementation of SMS in the rail industry is carried out through the conduct of rail safety audits. A stakeholder forum on the experiences to date in implementing SMS in rail was planned for 2006-07, however, this was superseded by RSA Review Panel consultation sessions as there may have been potential conflicts in running concurrent sessions. Consequently, Transport Canada Rail Safety plans to hold this stakeholder forum in the latter part of 2007-08 to be followed by a formal review of the RSMS regulations and accompanying guidance material. For more information visit <http://www.tc.gc.ca/railway/smsindex.htm>.

Marine Safety

Marine safety management systems were implemented in 1998 on a worldwide basis for tankers, bulk carriers and passenger ships in international trade and were extended in 2002 to almost all vessels trading internationally. They are implemented through the Safety Management Regulations. To date, close to 82 Canadian vessels have obtained the required statutory certification issued by classification societies on behalf of Transport Canada. Through a well established monitoring program, Transport Canada directly monitored eight of the audits carried out by these authorized organizations and also reviewed 12 related audit reports in 2006. Transport Canada continues to support the voluntary adoption of SMS by vessels operating in Canadian waters and is reviewing the feasibility of implementing a SMS for operators of Canadian domestic vessels (including small passenger vessels).

Security Management Systems

Transport Canada has completed developing a conceptual framework outlining an approach to Security Management Systems (SeMS). This framework was developed in close consultation with a wide range of interested stakeholders. It is expected that SeMS will bring significant gains in security performance in a dynamic threat environment. For more information visit <http://www.tc.gc.ca/tcss/StrategicPlan/Appendix-A/3/menu.html#s>.

2.3 Strategic Outcome: An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives

Resource allocation to this strategic outcome for 2006-07 (\$ thousands):

Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
\$87,097	\$74,831	\$56,615

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of departmental administration.

As displayed in the Main Estimates, the program activity under this strategic outcome is "Policies and programs in support of sustainable development".

This program activity encompasses the development and implementation of programs and policies to protect the natural environment and to achieve a more sustainable transportation system in Canada.

Transport Canada's 2006-2007 *Report on Plans and Priorities* outlined a number of important areas for the department to focus its efforts in protecting the physical environment. The following section provides highlights of Transport Canada's progress in these areas by program priority.

Indicators of progress

- *Reduction of total GHG emissions per mode (road gasoline, road diesel, aviation fuel, rail diesel, marine fuel)*
- *Average fuel efficiency for light duty vehicles, light trucks, heavy duty trucks, locomotives and aircraft*
- *Reduction of freight GHG emissions by tonne-km for light trucks, medium trucks, heavy trucks, locomotives and vessels*
- *Average air pollutant per light-duty vehicle (where data is available)*
- *Decreased in air pollutant per tonne-km for for-hire-trucking, marine, rail and air*
- *Reduction of GHG emissions from Transport Canada activities*
- *Number of Transport Canada contaminated sites that have undergone remediation or risk management*

Results Achieved against the Indicators of progress

- Overall, GHG emissions from on-road gasoline vehicles increased by roughly 19.0 megatonnes (Mt) or 24 per cent between 1990 and 2004, while emissions from on-road diesel vehicles increased by 20.8 Mt or 81 per cent during the same period. The emissions intensity (emissions per level of activity) did, however, decline over the 1990 to 2003 period (the last for which this data is available), indicating some improvement. In comparison, between 1990 and 2004, domestic aviation and marine emissions increased modestly by 1.4 Mt and 1.6 Mt respectively (22 per cent and 32 per cent respectively) while rail emissions declined by 1 Mt or 14 per cent.
- Between 1990 and 2004 (the last year for which data is available), the average fuel efficiency in litres/100km improved by 10 per cent for cars, roughly 8 per cent for light trucks, and by 11 per cent for heavy-duty diesel trucks. Freight locomotives also experienced dramatic improvements in fuel use (34 per cent) while passenger aircraft fuel efficiency improved by 24 per cent.
- Between 1990 and 2004 (the last year for which data is available), GHG intensity levels (gms/tonne-km) for heavy-duty diesel trucks declined by 18 per cent, both domestic marine and rail had impressive improvements in GHG intensity (22 per cent and 34 per cent respectively), while aircraft GHG emissions per tonne-km increased by close to 29 per cent.
- In the ten years after 1990, criteria air contaminant emissions from each light duty vehicle have, on average, been dramatically reduced. Emissions, per vehicle, of fine particulate matter have dropped by roughly 38 per cent, Nitrogen Oxides (NO_x) emissions by 49 per cent, Volatile Organic Compounds (VOCs) emissions by 50 per cent, and Sulphur Oxides (SO_x) emissions by 1 per cent.
- Under the Federal House In Order initiative, Transport Canada is one of 11 federal government departments required to report fuel consumption and greenhouse gas (GHG) emissions. As one of the principle operational departments, Transport Canada took on a share of the target that is equivalent to a 4 percent reduction from its 1998-1999 baseline year, to be achieved by 2010. In fact, Transport Canada's GHG emissions were reduced from all departmental transportation activities and buildings, for a total of 17% in 2005-2006 (most recent data) relative to the baseline year of 1998-1999.
- Transport Canada maintains an inventory of its contaminated sites in the departmental Contaminated Sites Management Database. Of Transport Canada's 554 sites listed in the database, 234 sites have undergone remediation or risk management. A further 68 sites are currently being remediated while no action is required on 66 sites.

Program Priorities:	2.3.1	Climate Change
	2.3.2	Environmental Assessment
	2.3.3	Environmental Protection and Remediation

Transport Canada's Sustainable Development Strategy

Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS) and the practice of sustainable development has become an integral part of the department's programs, policies and procedures. During the 2006-07 fiscal year, Transport Canada made notable progress towards achieving the remaining commitments within its 2004-2006 SDS, while concurrently developing the 2007-2009 strategy. For a summary of the progress made towards the 2004-2006 strategy, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0406.htm>.

On December 13, 2006, Transport Canada tabled its fourth SDS in Parliament. This fourth strategy takes a long-term approach that includes focused, results-oriented commitments in areas that Transport Canada can make a difference. The department chose three themes at the heart of sustainable transportation in order to focus its efforts: urban transportation; commercial freight transportation; and marine transportation. In addition, the Government developed six federal sustainable development goals for the 2007-2009 SDS period. Many of the commitments within the department's SDS 2007-2009 serve to support the Government's goals. Please see table 14 for additional details on Transport Canada's SDS. For more information, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm>.

2.3.1 Climate Change and Clean Air

The Government of Canada is committed to the development and implementation of a plan, through its environmental agenda, for reducing greenhouse gases and ensuring clean air for Canadians. In February 2007, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities announced the ecoTRANSPORT Strategy, which will provide over \$100 million in funding towards new initiatives in clean transportation aimed at:

- improving the health of Canadians and the environment by reducing the environmental impacts of transportation;
- securing Canada's future prosperity and competitiveness by making critical transportation infrastructure sustainable – economically and environmentally; and, promoting an efficient transportation system that supports choice and the high quality of life that Canadians expect.

To date, achievements under the ecoTRANSPORT Strategy include:

- the ecoMOBILITY Program, which works with municipalities to help cut urban-passenger transportation emissions by making sustainable options more available and by reducing single occupant vehicle use;
- the ecoTECHNOLOGY for Vehicles Program, which will test and promote advanced environmentally friendly vehicle technologies, while building partnerships with the

automotive industry to address potential barriers to the introduction of new technologies in Canada;

- the ecoENERGY for Personal Vehicles Program (delivered by Natural Resources Canada [NRCan]), which will provide fuel consumption information and decision-making tools to encourage consumers to purchase fuel-efficient vehicles that are currently available in the market;
- the ecoFREIGHT Program, aimed at reducing the environmental and health effects of freight transportation through accelerated adoption of emissions-reducing technology;
- the ecoENERGY for Fleets program (delivered by NRCan), which encourages commercial and institutional fleets to take advantage of existing and emerging technologies, with a focus on driver education and energy management, and best practices.

For more information on these new initiatives, please visit <http://www.ecoaction.gc.ca/ecofreight>.

The government has also committed to regulating fuel-efficiency for new passenger cars and light trucks that will be sold in Canada beginning with the 2011 model year. The government announced in October 2006, under a Notice of Intent to Regulate, that it would regulate fuel efficiency under the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act*. Preliminary work on the development of regulations commenced in 2006-07, including the establishment of a Transport Canada task force to lead the work. NRCan, Transport Canada, Environment Canada, Finance Canada and Industry Canada are actively involved in this initiative.

A joint government-industry monitoring committee has been established to track the Canadian automotive industry's performance under an existing Memorandum of Understanding (MOU), which calls for a reduction of 5.3 megatonnes of greenhouse gases by 2010. Transport Canada, Environment Canada and Natural Resources Canada are represented on this committee. The Committee released its first progress update report in Summer 2006.

To increase consumer purchases of more energy efficient vehicles before the regulatory fuel-efficiency standards take effect in model year 2011, Budget 2007 announced a new Vehicle Efficiency Incentive (VEI) structure that covers the full range of passenger vehicles available today. The VEI came into effect on March 20, 2007, and has three distinct components: a performance-based rebate program offering up to \$2000 for the purchase of a new fuel-efficient vehicle; neutral treatment of a broad range of vehicles with average fuel-efficiency that are widely purchased by Canadians; and a new Green Levy on fuel-inefficient vehicles. Transport Canada is responsible for administering the rebate program, known as the ecoAUTO program. The Government is aiming to make rebate payments in Fall 2007.

In sum, Transport Canada plays a lead role on climate change and clean air policy as it relates to transportation. It works with other government departments and stakeholders to develop and analyze new policies and measures, such as those announced under the ecoTRANSPORT strategy, for reducing emissions from the transportation sector.

Advanced Technology Vehicles Program

The Advanced Technology Vehicles Program (ATVP) seeks to encourage the supply and consumer demand of advanced technology vehicles in Canada and to determine the viability of emerging and future technologies in the Canadian context. In doing so, it provides support to the auto industry's efforts to meet a voluntary target of reducing greenhouse gas emissions from motor vehicles in Canada by 5.3 MT in 2010. In 2006-07, the program continued its strong outreach program to inform the public of the environmental and safety performance of a range of advanced technologies. Five new advanced vehicles were purchased in 2006-07. It successfully sponsored or attended approximately 20 individual events across Canada, ranging from major Canadian international auto shows (in Toronto, Montreal, Vancouver and Calgary) to consumer lifestyle or environmental shows. It also met collectively and individually with the auto industry to discuss collaboration on the program and to present program findings. The ATVP sunset on March 31, 2007, and was succeeded by the new and expanded ecoTECHNOLOGY for Vehicles program, which was announced in February 2007.

For further information on this initiative, please visit:

<http://www.tc.gc.ca/programs/environment/atvpgm/menu.htm>.

Fuel Consumption Program

The Motor Vehicle Fuel Consumption Program (MVFCP) administers the voluntary Government/Industry Fuel Consumption Program, in collaboration with Natural Resources Canada (NRCan). The specific responsibilities of Transport Canada relate to the administration of the voluntary fuel consumption targets for industry, including: publishing annual company average fuel consumption (CAFC) targets and reporting guidelines for companies selling new vehicles in Canada, collecting performance data and maintaining a comprehensive vehicle database, providing data to NRCan for the *Fuel Consumption Guide for Vehicles* and to provinces for related vehicle programs, and administering a confirmatory audit test program to confirm the accuracy of reported information. The MVFCP completed these activities on schedule, and initiated work with individual companies to review and improve the data in the database system. All information (with the exception of three companies who require additional time to address their data issues) is now complete and updated up to the 2005 model year (inclusive). In 2006-07, the MVFCP completed compliance testing on 13 vehicles as part of its confirmatory audit test program.

Freight Programs

In 2006-07, the Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) and the Freight Efficiency Program (FEP) continued to support energy-efficiency improvements in the goods movement sector through the funding of demonstration projects and projects to purchase and install efficiency-enhancing technologies. A total of eight technology demonstration projects in all freight modes (air, rail, truck and marine) were initiated to test and measure the impact of a range of technologies in real world operating conditions. Transport Canada committed approximately \$1.06 million towards these eight projects in 2006-07. The Freight Incentives Program (FIP) initiated two projects to support the purchase and installation of emissions-reducing technologies

in 2006-07, with \$231,000 in committed funding. Work was completed on a total of 25 projects. Summaries of the results of the demonstration projects will be published on the Transport Canada website over 2007-08. These two contribution programs sunset on March 31, 2007, having successfully funded 38 different projects over four years.

Transport Canada continued its work under the Shipper Awareness Program with the Canadian Industrial Transportation Association (CITA), Supply Chain and Logistics (SCL) Canada and industry to enhance freight shippers' understanding of the environmental impacts of their business decisions, and improve the uptake of transportation alternatives available to them, with the aim of reducing greenhouse gas (GHG) emissions. In 2006-07 the department participated in the fall SCL symposia to raise the shippers' awareness of environmentally friendly approaches available to them. This work also included participation in CITA's second Confidential Benchmarking Survey, which surveyed the transportation and environmental policies and practices of the manufacturing sector and other industries in Canada. Transport Canada also worked in close collaboration with SCL to sponsor the first Green Shipper Award in Canada, to be presented to an organization in the supply chain that exceeds a high standard of environmental friendliness. The department completed environmental footprint background studies for the rail and marine sectors, and initiated a study of the trucking sector. These studies will be input, to analysis in 2007-08, to develop decision-making tools for freight shippers in Canada that incorporate environmental impact considerations.

Significant progress has been made with respect to the department's work to establish voluntary agreements with industry to reduce GHG emissions. The department, in collaboration with Environment Canada, concluded negotiation of an agreement to reduce greenhouse gas and air pollutant emissions with the Railway Association of Canada.

Urban Transportation Showcase Program

The Urban Transportation Showcase Program (UTSP) is a \$40 million initiative to demonstrate and evaluate the impacts of integrated strategies to reduce GHG emissions from urban transportation and to disseminate information that encourages replication of successful practices. Municipalities in Halifax, Region of Waterloo, Greater Toronto Area/Hamilton, Whitehorse and Greater Vancouver continued to implement showcase demonstrations aimed at increasing the modal share of transit, cycling, walking and car-pooling. Three projects in Winnipeg, Quebec City, and Gatineau/Montreal were successfully launched, bringing the total number of showcases to eight. The program was extended to March 2009 as part of the interim strategy on existing climate change programs.

Preliminary results from showcases are promising. For example, the Halifax MetroLink Bus Rapid Transit project reported an 18 per cent increase in transit ridership and significant travel time savings on their new transit services under their showcase project.

The Program's Information Network continued to disseminate practical information on how cities are reducing the GHG emission impact of urban passenger transportation activity. The Information Network accomplishments included:

- an upgraded website that received 158,000 visitors, representing a 50 per cent increase over the previous year;
- the development of the web-based Transportation Demand Management Resource Centre;
- the sponsorship of 14 sustainable transportation learning events that attracted over 1100 transportation practitioners and other participants;
- the development of 12 case studies and issue papers highlighting effective sustainable transportation practices and policies, which received 5,632 visits on the UTSP website;
- the publication of an annual review that documented the progress and results of showcase demonstrations; and
- recognition of innovation and leadership by supporting two national sustainable urban transportation award programs.

For further information on the program, including the most recent Annual Review, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp/menu.htm>.

Moving On Sustainable Transportation

The Moving On Sustainable Transportation (MOST) program is a key departmental initiative for supporting innovative, community-based, sustainable transportation projects to facilitate a transition to a more sustainable transportation system. In 2006-07, the MOST Program completed funding for 32 projects that included: identifying the environmental benefits of tele-work; facilitating increased active transportation at elementary schools; piloting of transportation management associations; and examining the feasibility of transit services in rural communities.

In 2006-07, work was completed to renew and enhance the MOST program, in anticipation of the sunset of its program authority on March 31, 2007.

For further information on the renewed program, including the 2005 MOST Annual Review, please visit: <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm>.

Climate Change and Clean Air – Arctic Marine Shipping Assessment

Global climate change predictions include a significant reduction in Arctic sea ice, with potential for shipping to increase substantially in the future. Participation by all circumpolar countries in this major initiative is paramount to a successful outcome.

This assessment will look at shipping activity levels today and estimates in the future (2020 and 2050). It will serve to identify potential marine environmental and socio-economic impacts and will indicate where further efforts may be required to continue to protect the Arctic on a sustainable basis.

The Arctic Council's Protection of the Arctic Marine Environment (PAME) working group is studying the potential impacts of expanded marine activities on Arctic populations and their environment. Transport Canada, on behalf of the Arctic Council, is currently carrying out

consultations in Canada for input into the Arctic Marine Shipping Assessment, an initiative co-led by Canada, Finland and the U.S. The full assessment will be completed over the 2006-2008 biennium with a final report expected in 2009.

2.3.2 Environmental Assessment

A total of 1,058 project environmental assessments (EA) were underway or completed by Transport Canada in 2006-07 in accordance with the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA).

In order to support The Cabinet Directive on Strategic Environmental Assessment (SEA) of policy, plans and programs proposals, the EA group has continued their work raising awareness on SEA requirements and provided guidance and support to groups on completing the SEA process. In this reporting period, over a 100 proposals were received and analyzed, three training sessions were provided and response to SEA Audit was coordinated and provided to the Office of the Auditor General – Commissioner of the Environment and Sustainable Development.

For more information, please visit

<http://www.tc.gc.ca/programs/environment/environmentalassessment/menu.htm>.

2.3.3 Environmental Protection and Remediation

Beginning in late 2004, Transport Canada launched a Transit Pass Program enabling employees of the 92 federal departments and agencies in the National Capital Region (NCR) to access discounted annual transit passes through payroll deduction or pre-authorized debit payment. With 90 departments enrolled in the program, the NCR program has been a notable achievement. Employee participation has reached 13,000 and the program has stimulated a 5-7 per cent increase in transit ridership among federal employees. In 2006-07, an evaluation of the NCR Transit Pass Program was completed and it revealed a high degree of satisfaction among federal employees enrolled in the program. The evaluation also recommended expanding the program beyond the NCR considering the cost-benefit of such an expansion.

The Great Lakes St. Lawrence Seaway (GLSLS) study is a joint Canada/U.S. effort to evaluate the future infrastructure needs of the St. Lawrence Seaway. Transport Canada, the U.S. Department of Transportation, the U.S. Army Corps of Engineers, the Canadian and U.S. Seaway entities, Environment Canada and the U.S. Fish and Wildlife Service have worked cooperatively to determine the future needs of the GLSLS, including the environmental, economic and engineering implications of those needs.

In January 2007, the environmental delivery team submitted its report to the project's management team. This document includes the following nine chapters of some 500 pages of text and illustrations:

- Study Overview
- General Description and Context of The Great Lakes St. Lawrence Seaway System
- Water Level Regimes

- Ecological Characteristics of The Great Lakes St. Lawrence River Basin
- Navigation Related Impacts
- Fish and Wildlife Resources and Navigation-Related Activities
- Environmental Impact Assessment (EIA)
- Trends and Qualitative Assessment of Expected Future Conditions
- Sustainable Navigation Perspective

In 2006-07, Transport Canada continued to undertake work detailed in its departmental Contaminated Sites Management Plan in support of the department's commitment to manage its sites in a responsible manner. The plan outlines the department's five-year strategy for managing its contaminated sites and identifying suspected contaminated sites. During 2006-07, Transport Canada spent \$ 18.6 million on the assessment and remediation/risk management of contaminated sites. This includes \$ 7.8 million from the Federal Contaminated Sites Action Plan (FCSAP). FCSAP funding was provided for 11 remediation and 13 assessment projects.

For more information, please visit

<http://www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm>

Environmental Protection and Remediation – National Aerial Surveillance Program

Transport Canada keeps a watchful eye over ships transiting Canadian waters through its National Aerial Surveillance Program (NASP). The NASP is the primary tool for detecting ship-source pollution in waters under Canadian jurisdiction. Aerial surveillance is widely adopted internationally, and is considered to be the most effective method for the detection of oil spills.

In addition, newly acquired pollution surveillance aircraft flew its inaugural mission in fiscal 2006-07 aiding in the protection of Canada's ocean waters. Transport Canada will strive to continuously improve the effectiveness of the NASP to achieve its goal for Canada to be recognized as one of the most capable nations in aircraft marine reconnaissance.

2006-07 was a remarkable year for Transport Canada's NASP as 1,649 productive pollution patrol hours were flown, this is a new record for the NASP. This is a 67 per cent increase when compared to an average of 1,100 hours per year prior to 2004. Of the 1,649 hours, 84.3 hours were conducted in the Arctic; this was the second consecutive year that dedicated pollution surveillance was conducted over Arctic Waters. The total number of vessels over flown was 10,063, a 54 per cent increase when compared to 2004-05 when 6,539 vessels were over flown. This is an average of 6.1 vessels over flown per hour nationally. There were 98 pollution incidents detected, 87 were reported as mystery spills, where no positive source could be identified and 11 were reported as ship source spills. It was estimated that the NASP crews observed 2,107 litres of oil on the ocean surface during the reporting period. For more information visit <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/ers/nasp.htm>.

Environmental Protection and Remediation – The Canadian Ballast Water Program

The international community recognizes that uncontrolled discharge of ballast water and sediment has led to the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens. The International Maritime Organization (IMO) has been addressing the issue since 1988 when Canada reported on invasive marine species in the Great Lakes. In response, the IMO adopted voluntary guidelines in 1991 to help prevent further introductions. In an attempt to control further transfers, members of the IMO signed the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (the Convention) on February 13, 2004.

In June 2006, Canada's voluntary ballast water management program was replaced with a mandatory regulatory program. The Ballast Water Control and Management Regulations require all vessels, with the exception of vessels specifically exempted from the regulations, to exchange or treat their ballast prior to ballast discharge in waters under Canadian jurisdiction.

There are thousands of aquatic species that may be carried in ships' ballast water, including bacteria and other microbes, micro-algae, and various life stages of aquatic plant and animal species. Ships travelling in Canadian waters carry thousands of tonnes of ballast water annually, making Canada vulnerable to the introduction of alien species from the ballast water discharged.

The Government of Canada is committed to protecting Canada's marine and freshwater environment. Transport Canada recognizes that uncontrolled discharge of ballast water and sediment can lead to the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens with resulting negative impacts on industries such as fishing and aquaculture, and is committed to the introduction and enforcement of appropriate regulatory controls. The regulations introduced in June 2006 are not the final solution to the issue of reducing the risk of introductions from ships, but they are a significant step forward.

Transport Canada supports Canada's accession to the International Ballast Water Convention, and will be seeking the confirmation of other required departments and agencies in order that Canada may ratify this instrument. This is dependant on the development of suitable treatments systems and confirmation that the provisions of the Convention provide sufficient protection for Canada's waters.

For more information about The Canadian Ballast Water Program visit
<http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/environment/ballastwater/menu.htm>

Environmental Protection and Remediation – Newfoundland Environmental Risk Assessment Study

With more than 280 million barrels of oil passing through the area every year, Placentia Bay on Newfoundland and Labrador's south coast is one of the busiest ports in Canada. Due to the growing offshore oil production, refining, and transshipment activity in Newfoundland, the Regional Advisory Council (RAC) requested that Transport Canada conduct a risk assessment study to assess the risks of pollution along the south coast of Newfoundland and to ensure that the response regime continues to be adequate should an oil spill occur.

The environmental risk assessment began in September 2005 and continued into this fiscal year. The study will provide Transport Canada with extremely valuable information in its governance role of Canada's Marine Oil Spill Preparedness and Response Regime. Once the results are in, Transport Canada can assess the level of preparedness provided by the Regime, given the level of environmental risk identified, and make necessary adjustments to the Regime as required.

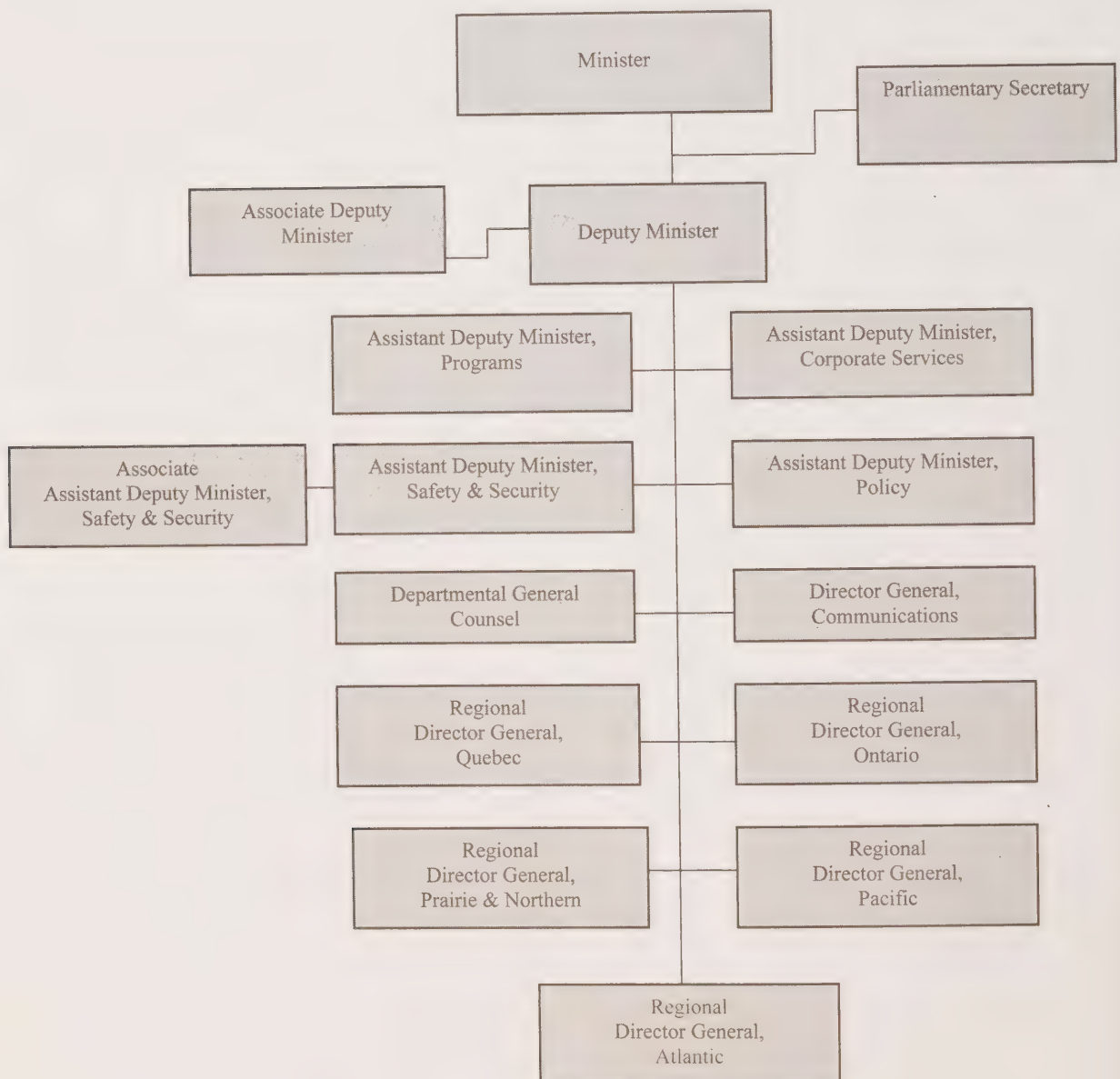
Transport Canada also continued to work towards reducing greenhouse gas emissions in the rail sector. Specifically, it worked with Environment Canada and the Railway Association of Canada on expanding the existing Environmental Performance Agreement to include more effective plans and targets to reduce greenhouse gas emissions, and control over toxic emissions.

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

3.1 Organizational Information

At Transport Canada headquarters, four Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs, Corporate Services, Safety and Security — and an Associate Deputy Minister report to the Deputy Minister, in addition to Corporate Management, comprised of the Communications Group and Departmental General Counsel. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report directly to the Deputy Minister. Each of these organizational heads is accountable for the management of his/her organization and for the delivery of results associated to the program activities as set out in the Program Activity Architecture.

DEPARTMENTAL ORGANIZATION CHART



3.2 Financial Tables

Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (including FTEs)

(\$ thousands)						
Program activity	2004-05 Actual	2005-06 Actual	2006-07			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system	438,705	485,906	550,435	623,336	569,705	499,315
Canadian Air Transport Security Authority	501,171	428,766	381,366	466,962	446,966	441,068
Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework	338,214	333,826	110,159	146,965	179,695	145,797
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	32,019	31,288	30,488	42,288	32,578	32,178
Federal Bridge Corporation Limited	-	-	-	-	200	129
Marine Atlantic Inc.	72,907	70,233	80,980	80,980	84,980	82,080
VIA Rail Canada Inc.	191,301	169,001	169,001	169,001	169,001	169,001
Policies and programs in support of sustainable development	33,876	55,144	94,763	87,097	74,831	56,615
Total	1,608,192	1,574,165	1,417,192	1,616,629	1,557,956	1,426,183*
Less: Non-respendable revenue	(48,017)	(76,128)	(32,734)	(32,734)	(137,287)	(137,287)
Plus: Cost of services received without charge	54,682	59,718	-	57,499	68,531	68,531
Total Department Spending	1,614,858	1,557,755	1,384,458	1,641,394	1,489,200	1,357,427
Full Time Equivalents	4,718	4,873	4,900	4,900	4,900	4,854

Due to rounding, columns may not add to total shown.

* Excludes \$2.5 million non-budgetary investment in contributed surplus of Parc Downsview Park Inc. associated with a transfer of lands.

Table 2: Resources by Program Activity

2006-07 Budgetary (\$ thousands)							
Program Activity	Operating ¹	Capital	Grants	Contributions and Other Transfer Payments ²	Total: Gross Budgetary Expenditures	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures
Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system							
Main Estimates	493,406	32,991	430	68,005	594,833	(44,400)	550,433
Planned Spending	529,097	35,382	430	102,826	667,734	(44,400)	623,336
Total Authorities	538,723	35,274	310	55,121	629,428	(59,723)	569,705
Actual Spending	507,799	31,074	270	20,962	560,105	(60,790)	499,315
Canadian Air Transport Security Authority							
Main Estimates	305,905	75,461	-	-	381,366	-	381,366
Planned Spending	347,305	119,657	-	-	466,962	-	466,962
Total Authorities ³	446,966	-	-	-	446,966	-	446,966
Actual Spending ³	441,068	-	-	-	441,068	-	441,068
Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework							
Main Estimates	137,868	40,003	25,426	230,212	433,508	(323,349)	110,159
Planned Spending	153,600	46,812	39,690	230,212	470,314	(323,349)	146,965
Total Authorities	176,139	40,247	-	289,263	505,649	(325,953)	179,695
Actual Spending	174,317	37,708	-	258,629	470,654	(324,857)	145,797
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.							
Main Estimates	29,291	1,197	-	-	30,488	-	30,488
Planned Spending	29,291	12,997	-	-	42,288	-	42,288
Total Authorities ³	32,578	-	-	-	32,578	-	32,578
Actual Spending ³	32,178	-	-	-	32,178	-	32,178
Federal Bridge Corporation Limited							
Main Estimates	-	-	-	-	-	-	-
Planned Spending	-	-	-	-	-	-	-
Total Authorities ³	200	-	-	-	200	-	200
Actual Spending ³	129	-	-	-	129	-	129

Table 2: Resources by Program Activity (continued)

Program Activity	2006-07 Budgetary (\$ thousands)						Total: Net Budgetary Expenditures
	Operating ¹	Capital	Grants	Contributions and Other Transfer Payments ²	Total: Gross Budgetary Expenditures	Less: Respendable Revenue	
Marine Atlantic Inc.							
Main Estimates	79,847	1,133	-	-	80,980	-	80,980
Planned Spending	79,847	1,133	-	-	80,980	-	80,980
Total Authorities ³	84,980	-	-	-	84,980	-	84,980
Actual Spending ³	82,080	-	-	-	82,080	-	82,080
VIA Rail Canada Inc.							
Main Estimates	169,001	-	-	-	169,001	-	169,001
Planned Spending	169,001	-	-	-	169,001	-	169,001
Total Authorities ³	169,001	-	-	-	169,001	-	169,001
Actual Spending ³	169,001	-	-	-	169,001	-	169,001
Policies and programs in support of sustainable development							
Main Estimates	61,990	3,461	-	29,383	94,834	(69)	94,763
Planned Spending	69,283	3,461	-	14,424	87,168	(69)	87,097
Total Authorities	62,390	3,604	-	8,906	74,900	(69)	74,831
Actual Spending	46,548	2,473	-	7,691	56,712	(97)	56,615
Total							
Main Estimates	1,277,308	154,246	25,856	327,600	1,785,010	(367,818)	1,417,192
Planned Spending	1,377,424	219,442	40,120	347,462	1,984,447	(367,818)	1,616,629
Total Authorities	1,510,977	79,125	310	353,290	1,943,702	(385,745)	1,557,956
Actual Spending	1,453,120	71,255	270	287,282	1,811,927	(385,745)	1,426,183

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Notes:

1. Operating includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of the St. Lawrence Seaway Agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets.
2. Contributions and Other Transfer Payments include Statutory Payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.
3. Total Authorities and Actual Spending under each Crown corporation: Represents the payment by Transport Canada of the money appropriated to the Crown corporation. It does not differentiate between the operating and capital expenditures made by the Crown corporation.

Table 3: Voted and Statutory Items

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2006-07 (\$ thousands)			
		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
1	Operating expenditures	234,692	293,408	301,080	253,862
5	Capital expenditures	76,455	85,655	79,125	71,255
10	Grants and Contributions	296,228	330,354	297,173	231,125
15	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	30,488	42,288	32,578	32,178
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	80,980	80,980	84,980	82,080
25	Payments to VIA Rail Inc.	169,001	169,001	169,001	169,001
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	381,366	466,962	446,966	441,068
33a	Payments to the Federal Bridge Corporation	-	-	200	129
(S)	Minister of Transport Canada – Salary and motor car allowance	73	73	73	73
(S)	Contributions to employee benefit plans	66,781	66,781	64,094	64,094
(S)	Payments to Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal and for the rehabilitation work on the roadway portion of the Bridge	3,300	3,300	2,163	2,163
(S)	Payments in respect of the St. Lawrence Seaway agreements	23,900	23,900	23,927	23,927
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	53,928	53,928	54,265	54,265
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	-	-	2,332	963
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	-	-	-	-
	Total	1,417,192	1,616,629	1,557,956	1,426,183

Due to rounding, columns may not add to total shown.

(S): Statutory

Table 4: Services Received Without Charge

	2006-07 (\$ thousands)
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	25,560
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat (excluding revolving funds). Employer's contribution to employees' insured benefits plans and expenditures paid by TBS.	30,631
Worker's compensation coverage provided by Human Resources and Social Development Canada	3,802
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	8,538
Total Services Received Without Charge	68,531

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 5: Sources of Responsible and Non-Responsible Revenue

(\$ thousands)						
Responsible Revenue ¹	Actual 2004-05	Actual 2005-06	2006-07			
			Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Policies, rulemaking, monitoring and outreach in support of a safe and secure transportation system						
Canadian aviation regulation user fees	7,862	8,291	8,648	8,648	8,648	8,090
Aircraft maintenance and flying services	30,710	29,700	25,646	25,646	34,369	34,369
Marine safety regulation user fees	8,282	8,313	7,544	7,544	7,544	8,170
Revenues from the Registrar of Imported Vehicles Program	1,962	2,423	600	600	4,600	4,600
Inspections and certifications	1,529	2,119	292	292	1,792	1,751
Lease payments from the Motor Vehicle Test Center	354	290	155	155	155	257
Rentals and concessions	761	840	598	598	598	981
Sales and training	842	1,071	812	812	812	823
Research and development	448	-	-	-	1,100	1,117
Miscellaneous	225	698	106	106	105	632
Sub-total	52,975	53,746	44,400	44,400	59,723	60,790
Policies, programs and infrastructure in support of a market-based framework						
Air services forecasts revenues	253	235	160	160	160	221
Public port revenues from user fees and wharf permits	10,448	9,032	8,577	8,577	8,577	8,553
Airport revenues from user fees and service contracts	5,320	5,038	4,690	4,690	4,690	4,991
Airports Authorities – lease and chattel payments	241,862	288,320	299,894	299,894	302,498	302,513
Research and development	3,566	2,550	1,744	1,744	1,744	1,406
Rentals and concessions	8,341	8,124	7,574	7,574	7,574	6,895
Sales and training	191	112	109	109	109	129
Inspection and certification	-	-	-	-	-	3
Miscellaneous	558	263	602	602	601	146
Sub-total	270,539	313,675	323,349	323,349	325,953	324,857
Policies and programs in support of sustainable transportation						
Rentals and concessions	37	39	62	62	62	78
Sales and training	-	-	-	-	-	6
Miscellaneous	45	8	7	7	7	13
Sub-total	82	47	69	69	69	97
Total Responsible Revenue	323,596	367,468	367,818	367,818	385,745	385,745

Table 5: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue *(continued)*

(\$ thousands)						
Non-Respendable Revenue ²	Actual 2004-05	Actual 2005-06	2006-07			
			Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Non-navigational assets – St. Lawrence Seaway ³	8,486	10,385	5,200	5,200	7,461	7,461
Canada Port Authority stipends	10,844	11,698	12,534	12,534	12,033	12,033
Royalties from research and development	52	61	-	-	23	23
Hopper cars (leases, damage settlements and demurrage charges)	17,386	17,701	15,000	15,000	12,716	12,716
Return on investments-Crown Corporations ⁴	-	-	-	-	87,865	87,865
Return on investments – Others ⁵	205	5,882	-	-	70	70
Refunds of previous year's expenditures	1,851	16,225	-	-	426	426
Adjustments to previous year's payables	4,862	6,794	-	-	7,234	7,234
Permits for transportation of explosives	130	37	-	-	33	33
Fines & penalties	1,329	893	-	-	898	898
Proceeds from sales	1,243	-	-	-	-	-
Proceeds from disposal of surplus Crown assets	1,170	963	-	-	1,369	1,369
Proceeds from sale of real property	-	5,059	-	-	6,614	6,614
Interest revenue from divested airports	-	20	-	-	-	-
Miscellaneous	458	410	-	-	545	545
Total Non-Respendable Revenue	48,017	76,128	32,734	32,734	137,287	137,287

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Notes:

- For consistency with amounts published in the Public Accounts (Details of Respendable Amounts), the respendable revenue categories include a share of departmental administration's respendable revenue.
- Respendable revenues are on a modified cash basis and do not necessarily correspond to Public Accounts Form E which is prepared on an accrual basis.
- Revenues from the St-Lawrence Seaway Management Corporation for managing Real Property Operations.
- Dividends received from Canada Post Corp. \$79.6M, Canada Lands Co. \$7.2 million and Royal Canadian Mint \$1.0M.
- Includes Andrew Ferry seaway and remittances from Jacques Cartier & Champlain Bridges Inc.

Table 6: Resource Requirements by Branch/Sector level

(\$ thousands)					
Organization ¹	Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system	Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework	Policies and Programs in support of sustainable development	Crown corporations ²	Total
Assistant Deputy Minister, Safety and Security					
Planned Spending	399,024	-	-	-	399,024
Actual Spending	281,104	-	-	-	281,104
Assistant Deputy Minister, Policy					
Planned Spending	-	176,278	-	-	176,278
Actual Spending	-	154,050	-	-	154,050
Assistant Deputy Minister, Programs ³					
Planned Spending	-	(102,287)	71,810	-	(30,477)
Actual Spending	2,215	(131,418)	25,231	-	(103,973)
Regional Director General, Atlantic					
Planned Spending	39,199	8,349	2,913	-	50,461
Actual Spending	36,876	12,209	5,339	-	54,423
Regional Director General, Quebec					
Planned Spending	45,171	35,902	2,841	-	83,914
Actual Spending	45,332	54,195	7,824	-	107,351
Regional Director General, Ontario					
Planned Spending	49,666	12,945	2,465	-	65,076
Actual Spending	45,238	17,227	4,772	-	67,237
Regional Director General, Prairie and Northern Region					
Planned Spending	48,882	9,909	3,580	-	62,371
Actual Spending	45,729	29,281	5,985	-	80,995
Regional Director General, Pacific					
Planned Spending	41,394	5,869	3,488	-	50,751
Actual Spending	42,823	10,253	7,464	-	60,540
Total					
Planned Spending	623,336	146,965	87,097	759,231	1,616,629
Actual Spending	499,315	145,797	56,615	724,456	1,426,183

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Notes:

1. The expenditures by organization presented under each program activity include a portion of departmental administration expenditures.
2. The Crown corporations presented in Transport Canada's Program Activity Architecture are the Canadian Air Transport Security Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc., Marine Atlantic Inc., the Federal Bridge Corporation and VIA Rail Canada Inc. See Table 1 for their respective financial resources.
3. The sector "Assistant Deputy Minister – Programs" includes all the Vote Netted Revenue recorded under the Program Activity "Policies, Programs and Infrastructure in support of a market based framework". The planned Vote Netted Revenue is higher than expenses for that sector therefore the amount is presented in brackets.

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: User Fees Act

(\$ thousands)											
2006-07				Planning Years							
A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ^B	Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Aviation Safety - Regulatory Fees (Note 5)	R	<i>Aeronautics Act</i> http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html Canadian Aviation Regulations (CARs) fees located at: http://www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/menu.htm	July 15, 2000 Other amendments (regulations or charges reductions) beyond July 15, 2000 did not trigger the <i>User Fee Act</i> .	8,647	8,090 responsible	254,188	http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/servicestandards.htm	General Aviation (GA) has recently improved its website in order to record and display levels of service for Aircraft Registration activities (aircraft registration, leasing and deletion). This improvement allows clients to monitor the completion of that activity over the Internet and shows if the service was completed on time. This pilot project will be used for other activities. The GA website link on Aircraft Registration and Leasing Service Levels is provided for reference http://www.tc.gc.ca/aviation/activepages/ccarcs/aspsearch.asp?en/levelsearch.a	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	8,375 8,328 8,332	258,825 244,741 254,520

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: User Fees Act (continued)

(\$ thousands)											
A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ^B	2006-07				Planning Years			
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Marine Safety - Fees for inspections, surveys, services, etc.	R	Various regulations under the <i>Canada Shipping Act</i> (http://laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html) incl. the Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff; http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/general/c/csa/menu.htm	6 June, 1995 Subsequent amendments to Regulations were not fee related.	7,322	7,917 responsible	88,243	http://www.tc.gc.ca/marine-safety/service-standards/menu.htm	Progress is being made and some performance results based on temporary manual tracking will likely be available for 2007-08 DPR.	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	7,412 7,382 7,382	81,230 84,291 84,679
				222	209 responsible	682	http://www.tc.gc.ca/marine-safety/service-standards/fees.htm#OBS-Compliance-Labels	Progress is being made and some performance results based on temporary manual tracking will likely be available for 2007-08 DPR.	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	210 210 210	753 603 612
Marine Safety - Office of Boating Safety - Construction Standard Compliance Labels	R	<i>Canada Shipping Act</i> /Small Vessel Regulations / TP 1332 incorporated by reference http://www.tc.gc.ca/acts/regulations/GENERAL/C/CSA/regulations/070/csa076/csa76.html and TP 1332:	1995 Subsequent amendments to Small Vessel Regulations were not fee related.								

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: User Fees Act (continued)

(\$ thousands)											
				2006-07			Planning Years				
A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ^B	Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Marine Safety - Ship Radio Inspection Program	R	http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/tp/TP1332/menu.htm	1978	80	48	1,017	http://www.tc.gc.ca/marine-safety/service-standards/menu.htm	Progress is being made and some performance results based on temporary manual tracking will likely be available for 2007-08 DPR.	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	48 48 48	951 951 951
(Note 6)						Department of Fisheries and Oceans (DFO) full cost share included above: 311					Department of Fisheries and Oceans (DFO) full cost share included above: 310
Airports – Air Services Charges Regulations (ASCR) fees:	O	Section 4.4 (2) of the <i>Aeronautics Act</i> (http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html), and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order - Air Services	Aug. 31, 2003	4,509	4,768	12,208	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	4,937 4,952 4,952	11,227 11,227 11,226

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: User Fees Act (continued)

(\$ thousands)										
A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ^B	2006-07				Planning Years		
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)
Emergency response services charges. (Note 7)		Charges Regulations http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/Governmental/AA/regulations/120/aal29a.aal29a.html								
Airports - Annual Registration of Mobile Equipment used at Airports (Note 7)	O	<i>Government Property Traffic Act</i> and Airport Traffic Regulations - Part III Section 57 to 60 http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/Governmental/dta/rregulations/001/dta002/dta002.html	Feb. 24, 2004	0.2	1.2 responsible	4.5	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	1 1 1	4 4 4
Airports - Vehicle Parking Charges (Note 7)	O	Section 4.4(2) of the <i>Aeronautics Act</i> (http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html) and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, Airport Vehicle	Nov. 19, 1998	173	210 responsible	1,252	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	209 209 209	1,152 1,152 1,152

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ^B	2006-07 (\$ thousands)					Planning Years		
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
		Parking Charges Regulations http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/aa/r egulations/130/aa131.html									
		COU40H.KEN ORP.84YVFE. 2									
Ports - Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues	O	Canada Marine Act http://laws.justice.gc.ca/en/C-6.7/index.html Fees at: http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm	Jan 1, 2004	8,525	8,499 respendable	39,107	http://www.tc.gc.ca/programs/ports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/ports/standards.htm	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	8,358 8,374 8,374	27,821 27,786 27,786
Permits for Vehicles used for the Transportation of Explosives (Note 8)	R	Explosives Act Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/showdoc/cs/e-17/bo-gas_7/en#anc horbo-gas_7 and Explosives Regulations Part III Section	1993	37	34 non respendable	38	95 per cent of the time, will deliver: a) a decision accepting or rejecting a complete new factory application within 60 days after	service standard met 100 per cent of time	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	30 0 0	31 0 0

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: User Fees Act (continued)

(\$ thousands)											
2006-07				Planning Years							
A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ²	Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
		31. (1) i http://laws.justice.gc.ca/en/showdoc/cr/C.R.C.-c.599/bo-ga:1_III/en#anchorbo-ga:1_III					receipt, and b) a decision accepting or rejecting any other type of complete application within 30 days after receipt.	service standard met 100 per cent of time			
Access to Information Requests – Fees. (Note 9)	O	<i>Access to Information Act</i> and Regulations : http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	1992	9	6	1,207	Service Standards are included in the <i>Access to information Act</i> , Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/s-howdoc/cs/A-1/bo-ga:s_4-gb:s_6/en#anchorbo-ga:s_4-gb:s_6	Statutory deadlines have been met for 82 per cent of requests. 100 per cent of extension notices were sent within 30 days following the receipt of the request. 100 per cent of transfer notices were sent within 15 days.	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	6 6 6	1,199 1,199 1,199
Total Regulatory Services (R)			Sub-total (R)	16,308.0	16,298.0	344,168.0		Sub-total R: Sub-total R: Sub-total R:	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	16,075.0 15,968.0 15,972.0	341,790.0 330,586.0 340,762.0
Total Other Goods and Services (O)			Sub-total (O)	13,216.2	13,484.2	53,778.5		Sub-total O: Sub-total O: Sub-total O:	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	13,511.0 13,542.0 13,542.0	41,403.0 41,368.0 41,367.0

Table 7-A: 2006-07 User Fee Reporting: *User Fees Act (continued)*

A. User Fee	Fee Type ¹	Fee-Setting Authority	Date Last Modified ⁸	2006-07 (\$ thousands)					Planning Years		
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
				Report Total			Total				
			Total	29,524.2	29,782.2	397,946.5		Total	FY 07-08 FY 08-09 FY 09-10	29,586.0 29,510.0 29,514.0	383,193.0 371,954.0 382,129.0
B. Date Last Modified: Subsequent amendments to regulations were not fee related and did not trigger the <i>User Fee Act</i>											
C. Other Information¹⁰:											
In addition to the complaint mechanism included in various acts and regulations (e.g. Access to Information and Privacy requests http://laws.justice.gc.ca/en/showdoc/cs/A-1/bo-gas_30_en#anchorbo-gas_30), several complaint mechanisms have been developed and implemented for service standards related to user fees at public ports: http://www.tc.gc.ca/programs/ports/standards.htm and Transport Canada operated airports http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm for the Canadian Aviation Regulations (Civil Aviation Issues Reporting System [CAIRS]) http://www.tc.gc.ca/civilaviation/management/services/qa/cairs.htm . A complaint mechanism policy "Handling of Complaints Related to Marine Safety User Fees and Applicable Service Standards" is now available on the web at: http://www.tc.gc.ca/marinesafety/service-standards/handling-complaints.htm											

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

The Internet links in this report may change following publication, since the various websites are updated regularly.

Notes:

1. The department collects two types of fees: Regulatory Service (R) and Other Goods and Services (O).

2. Full Costs (Actual and Estimates) are reported on an accrual basis. Represent the full cost of providing service, good, facility or privilege. Full cost is not necessarily fully attributed to fee-paying clients and a lower cost recovery level may be required based on stakeholders paying capability, etc.

Consistent with instructions for the DPR, Full Costs are calculated according to costing principles identified in the Treasury Board Secretariat's Guide to the Costing of Outputs Full Costs are defined as (Source: Treasury Board Secretariat's Guide to the Costing of Outputs in the Government of Canada-1994):

"The sum of all costs, direct and indirect, incurred by the government in the supply of a good, service, property, or right or privilege, including: services provided without charge by other departments (e.g., accommodation, employer contributions to insurance plans); costs financed by separate authorities (e.g., some employee benefits); the financing costs of inventories; and annualized capital costs, including financing. However, since the primary focus of this guide is full costing for cost recovery, transfer payments have not been included".

3. The Forecast Revenues identified for the 2007-08, 2008-09 and 2009-10 fiscal years were those reported in the Report on Plans and Priorities 2007-08 and are reported on a cash basis as for Actual.

4. According to prevailing legal opinion, where the corresponding fee introduction or most recent modification occurred prior to March 31, 2004, the:
 - Performance standard, if provided, may not have received Parliamentary review;
 - Performance standard, if provided, may not respect all establishment requirements under the *User Fees Act* (UFA) (e.g. international comparison; independent complaint address); and
 - Performance result, if provided, is not legally subject to UFA section 5.1 regarding fee reductions for failed performance.
5. Aviation Safety - Regulatory fees: Revision to standards, measurement is ongoing with the National Working Group on Services Standards. Pilot Project is currently in place in the Ontario Region to introduce ecmMercury as a possible tool to electronically manage, track and improve Civil Aviation's administrative and program related work processes. This project includes the development of methods and mechanisms to measure and report on service level performance including in those areas where regulatory fees are charged. Prototype testing is in place since April 2007 and will be finalized in Fall 2007. Recommendations will be made to Transport Canada Civil Aviation (TCCA) Authority for regional and national deployment.
6. Marine Safety - Ship Radio Inspection Program - Represents the full cost of providing inspection services. However, the User Fee is to recover the cost of overtime and travel only - 100 per cent cost recovery.
7. Airports User Fees - Exclude revenues and costs from sites divested in 2006-07 or earlier.
8. Permits for vehicles used for the Transportation of Explosives: Natural Resources Canada has entered into an agreement with Transport Canada for the issuance of these permits. Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations, which will abolish this permit program, are forecast to come into effect in early 2008.
9. Access to Information Requests - Fees: The *Access to Information Act* has provisions to waive fees.
10. Main achievement in improving service - In 2006 and 2007, Transport Canada in its commitment to provide quality services and client satisfaction, has also implemented dispute mechanisms that apply to services, use of facilities and provision of goods for which user fees are charged. This initiative ensures that stakeholders' concerns and complaints are handled immediately and redress mechanisms undertaken as appropriate. Internet web site links to various dispute mechanisms are identified under "Other Information" in the two Tables for User fee (Table 7-A) and External Fee reporting (Table 7-B).

Table 7-B: 2006-07 External Fee Reporting: Policy on Service Standards for External Fees

A. External Fee	Service Standard ¹	Performance Result ¹	Stakeholder Consultation
Aviation Safety – Regulatory Fees ²	http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/servicestandards.htm	General Aviation has recently improved its website in order to record and display levels of service for Aircraft Registration activities (aircraft registration, leasing and deletion). This improvement allows clients to monitor the completion of that activity over the Internet and shows if the service was completed on time. This pilot project will be used for other activities. The GA website link on Aircraft Registration and Leasing Service Levels is provided for reference http://www.tc.gc.ca/aviation/activepages/ccarcs/aspscripts/en/levelsearch.asp .	Consultations with stakeholders were last undertaken in 1997 for all fees and in 2000 and 2004 for specific fees. Fees published in <i>Canada Gazette</i> , in Dec. 1997, June 2000, and Sept. 2004 respectively. The June 2000 and September 2004 Amendments did not trigger the <i>User Fee Act</i> . The Canadian Aviation Regulation Advisory Committee (CARAC) was consulted in December 2006 to seek agreement on the consultation methodology in the future which was agreed to. Stakeholders' feedback now sought through the Civil Aviation Issues Reporting System (CAIRS).
Marine Safety - Fees for inspections, surveys, services, etc.	http://www.tc.gc.ca/marinesafety/service-standards/menu.htm	Progress is being made and some performance results based on temporary manual tracking will likely be available for 2007-08 DPR.	Consultation process completed in May 2006; comments received were favourable; no written comments received.
Marine Safety - Office of Boating Safety - Construction Standard Compliance Labels	http://www.tc.gc.ca/marinesafety/service-standards/fees.htm#OBS_Compliance_Labels	Progress is being made and some performance results based on temporary manual tracking will likely be available for 2007-08 DPR.	Consultation process completed in May 2006; comments received were favourable; no written comments received.
Marine Safety - Ship Radio Inspection program	http://www.tc.gc.ca/marinesafety/service-standards/menu.htm	Progress is being made and some performance results based on temporary manual tracking will likely be available for 2007-08 DPR.	Consultation process completed in May 2006; Comments received were favourable; no written comments received.
Airports – Air Services Charges Regulations (ASCR) fees: General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges, Emergency response services charges.	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	Stakeholder feedback was managed through existing channels at the various sites during Jan/Feb 2006. Stakeholder relationships are important and valued. Stakeholders were also consulted through Transport Canada websites. There are no outstanding issues for stakeholders.

Table 7-B: 2006-07 External Fee Reporting: Policy on Service Standards for External Fees (continued...)

A. External Fee	Service Standard ¹	Performance Result ¹	Stakeholder Consultation
Airports - Annual Registration of Mobile Equipment used at Airports	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	Stakeholder feedback was managed through existing channels at the various sites during Jan/Feb 2006. Stakeholder relationships are important and valued. Stakeholders were also consulted through Transport Canada websites. There are no outstanding issues for stakeholders.
Airports - Vehicle Parking Charges	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm	Stakeholder feedback was managed through existing channels at the various sites during Jan/Feb 2006. Stakeholder relationships are important and valued. Stakeholders were also consulted through Transport Canada websites. There are no outstanding issues for stakeholders.
Ports - Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues	http://www.tc.gc.ca/programs/ports/standards.htm	http://www.tc.gc.ca/programs/ports/standards.htm	Letters to the industry were mailed out on January 27, 2006 with a 30 day comment period until February 28, 2006.
Permits for Vehicles used for the Transportation of Explosives ³	95 per cent of the time, will deliver: a) a decision accepting or rejecting a complete new factory application within 60 days after receipt, and b) a decision accepting or rejecting any other type of complete application within 30 days after receipt.	service standard met 100 per cent of time service standard met 100 per cent of time	Stakeholder feedback was managed through existing channels. Stakeholder relationships are important and valued. There are no outstanding issues for stakeholders
Access to Information Requests - Fees ⁴	Service standards are in the <i>Access to Information Act</i> , Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/showdoc/ci/A-1/bo-ga:s_4-gb:s_6/en#anchorbo-ga:s_4-gb:s_6	Statutory deadlines have been met for 82 per cent of requests. 100 per cent of extension notices were sent within 30 days following the receipt of the request. 100 per cent of transfer notices were sent within 15 days.	Consultations with stakeholders were successfully undertaken by Natural Resources Canada (NRCan) in 1993 The service standard is established by the <i>Access to Information Act</i> and the Access to Information Regulations. Consultations with stakeholders were undertaken for amendments done in 1986 and 1992.

B. Other Information⁵:

In addition to complaint mechanism included in various Acts and Regulations (eg Access to Information and Privacy requests http://laws.justice.gc.ca/en/showdoc/cs/A-1/bo-gas_30/enfanchorbo-gas_30), several complaint mechanisms have been developed and implemented for service standards related to user fees at public ports <http://www.tc.gc.ca/Programs/Ports/standards.htm> and Transport Canada operated airports <http://www.tc.gc.ca/programs/airports/standards.htm>, for the Canadian Aviation Regulations (Civil Aviation Issues Reporting System (CAIRS) <http://www.tc.gc.ca/civilaviation/management/services/qa/cairs.htm>). A complaint mechanism policy "Handling of Complaints Related to Marine Safety user Fees and Applicable Service Standards" is now available on the web at: <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/service-standards/handling-complaints.htm>

The Internet links in this report may change following publication, since the various websites are updated regularly.

Notes:

1. As established pursuant to the Policy on Service Standards for External Fees:
 - service standards may not have received parliamentary review; and
 - service standards may not respect all performance standard establishment requirements under the User Fees Act (UFA) (e.g. international comparison; independent complaint address).
 - Performance results are not legally subject to section 5.1 of the UFA regarding fee reductions for unachieved performance.

2. Aviation Safety - Regulatory Fees: Revision to standards, performance measurement is ongoing with the National Working Group on Services Standards.

A Pilot Project is currently in place in the Ontario Region to introduce ccmMercury as a possible tool to electronically manage, track and improve Civil Aviation's administrative and program related work processes. This project includes the development of methods and mechanisms to measure and report on service level performance including in those areas where regulatory fees are charged. Prototype testing is in place since April 2007 and will be finalized in Fall 2007. Recommendations will be made to Transport Canada Civil Aviation (TCCA) Authority for regional and national deployment.

3. Permits for vehicles used for the Transportation of Explosives: Natural Resources Canada has entered into an agreement with Transport Canada for the issuance of these permits. Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations, which will abolish this permit program, are forecast to come into effect in early 2008.

4. Access to Information Requests - Fees: The *Access to Information Act* has provisions to waive fees.

5. Main achievement in improving service - In 2006 and 2007, Transport Canada in its commitment to provide quality services and client satisfaction, has also implemented dispute mechanisms that apply to services, use of facilities and provision of goods for which user fees are charged. This initiative ensures that stakeholders' concerns & complaints are handled immediately and redress mechanisms undertaken as appropriate. Internet web site links to various dispute mechanisms are identified under "Other Information" in the two Tables for User fee (Table 7-A) and External Fee reporting (Table 7-B).

Table 8: Progress Against the Department's Regulatory Plan

Supplementary information on the Progress Against the Department's Regulatory Plan can be found at: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp.

Table 9: Details on Transfer Payments Programs (TPPs)

In 2006-07, Transport Canada administered the following transfer payment programs (TPP) in excess of \$5 million:

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*
3. Marine Security Contribution Program
4. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
5. Strategic Highway Infrastructure Program:
 - Highway component
 - Border Crossing Transportation Initiative
 - Transportation Planning and Modal Integration initiative
 - Intelligent Transportation System Component
6. Outaouais Road Development Agreement
7. Contribution in support of the divestiture of the non-National Airport System airports
8. Airports Capital Assistance Program
9. Contribution Program for operating, capital and start-up funding requirement for Regional and Remote Passenger Rail Services
10. Northumberland Strait Crossing subsidy payment under the *Northumberland Strait Crossing Act* (Statutory)
11. Urban Transportation Showcase Program
12. Climate Change: Emission Reduction Package – non-roads freight initiatives
13. Payment to the Canadian Wheat Board for the acquisition and leasing of hopper cars of the transportation of grain in Western Canada
14. Port Divestiture Fund

Supplementary information on transfer payment programs can be found at: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>.

Table 10: Horizontal Initiatives

In 2006-07, Transport Canada was involved in the following horizontal initiatives as either the lead or as a partner:

1. Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (lead)
2. Marine Security (lead)
3. Canada Strategic Infrastructure Fund (partner)
4. Border Infrastructure Fund (partner)
5. Mackenzie Gas Project and induced oil and gas exploration and development activities in the Northwest Territories (partner)

Note:

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative was not listed in the Report on Plans and Priorities 2006-07 as a horizontal initiative. Based on criteria identified in the Guide to the Preparation of Part III of the 2006-07 Estimates from the Treasury Board Secretariat, it was determined that inclusion in the 2006-07 Departmental Performance Report is appropriate.

Supplementary information on horizontal initiatives can be found at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_e.asp.

Table 11: Financial Statements of Transport Canada (Unaudited)

Financial Statements of

TRANSPORT CANADA

(Unaudited)

For the year ended March 31, 2007

TRANSPORT CANADA

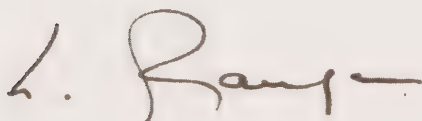
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2007 and all information contained in these statements rests with departmental management. These financial statements have been prepared by management in accordance with Treasury Board accounting policies, which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector.

Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in these financial statements. Some of the information in the financial statements is based on management's best estimates and judgment and gives due consideration to materiality. To fulfill its accounting and reporting responsibilities, management maintains a set of accounts that provides a centralized record of the department's financial transactions. Financial information submitted to the *Public Accounts of Canada* and included in the department's *Departmental Performance Report* is consistent with these financial statements.

Management maintains a system of financial management and internal control designed to provide reasonable assurance that financial information is reliable, that assets are safeguarded and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act*, are executed in accordance with prescribed regulations, within Parliamentary authorities, and are properly recorded to maintain accountability of Government funds. Management also seeks to ensure the objectivity and integrity of data in its financial statements by careful selection, training and development of qualified staff, by organizational arrangements that provide appropriate divisions of responsibility, and by communication programs aimed at ensuring that regulations, policies, standards and managerial authorities are understood throughout the department.

The financial statements of the department have not been audited.



Louis Ranger,
Deputy Minister
Ottawa, Canada

August 10th, 2007



André Morency,
Senior Financial Officer
Ottawa, Canada

August 10th, 2007

TRANSPORT CANADA

Statement of Operations (Unaudited)

For the Year Ended March 31

	2007	2006 (restated)
	(\$ thousands)	
Expenses (Note 6):		
Infrastructure	\$ 649,489	\$ 867,872
Safe and secure transportation	621,649	575,412
Sustainable development	99,983	41,808
Ship-Source Oil Pollution Fund and other programs (Note 17)	1,152	638
Total expenses	1,372,273	1,485,730
Revenues (Note 7):		
Infrastructure	352,726	368,956
Safe and secure transportation	66,327	55,144
Sustainable development	744	68
Ship-Source Oil Pollution Fund and other programs (Note 17)	14,108	12,360
Total revenues	433,905	436,528
Net cost of operations	\$ 938,368	\$ 1,049,202

The accompanying notes form an integral part of these financial statements

TRANSPORT CANADA

Statement of Financial Position (Unaudited)

For the Year Ended March 31

	2007	2006 (restated)
	(\$ thousands)	
Assets:		
Financial assets:		
Accounts receivable and advances (Note 8)	\$ 33,683	\$ 34,196
Loans receivable (Note 9)	11,316	10,771
Rent receivable (Note 10)	64,073	70,928
Investments (Note 11)	52,792	10,300
Total financial assets	161,864	126,195
Non-Financial assets:		
Prepaid expenses	1,419	1,684
Inventory	53,854	56,945
Tangible capital assets (Note 12)	3,063,410	3,234,944
Total non-financial assets	3,118,683	3,293,573
Total	\$ 3,280,547	\$ 3,419,768
Liabilities and Equity of Canada		
Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 13)	\$ 691,222	\$ 689,805
Vacation pay and compensatory leave	29,372	27,596
Employee severance benefits (Note 14)	79,432	73,716
Deferred revenue	3,664	3,449
Lease obligations for tangible capital assets (Note 15)	668,565	682,660
Environmental liabilities (Note 16)	186,815	149,670
Total liabilities	1,659,070	1,626,896
Equity of Canada (Note 17)	1,621,477	1,792,872
Total	\$ 3,280,547	\$ 3,419,768

Contingent liabilities (Note 16)
Contractual obligations (Note 18)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

TRANSPORT CANADA

Statement of Equity of Canada (Unaudited)

For the Year Ended March 31

	2007	2006 (restated)
	(\$ thousands)	
Equity of Canada, beginning of year	\$ 1,792,872	\$ 2,245,638
Net cost of operations	(938,368)	(1,049,202)
Current year appropriations used (Note 5a)	701,655	874,877
Revenues not available for spending	(66,369)	(58,007)
Refund of previous years' expenses	(425)	(8,766)
Change in net position of the Consolidated Revenue Fund (Note 5c)	63,581	(271,386)
Services provided without charge by other departments (Note 19)	68,531	59,718
Equity of Canada, end of year	\$ 1,621,477	\$ 1,792,872

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

TRANSPORT CANADA

Statement of Cash Flows (Unaudited)

For the Year Ended March 31

	2007	2006 (restated)
	(\$ thousands)	
Operating activities:		
Net cost of operations	\$ 938,368	\$ 1,049,202
Adjustment for items not affecting cash:		
Non-cash items:		
Amortization of tangible capital assets	(182,113)	(180,644)
Services provided without charge by other departments (Note 19)	(68,531)	(59,718)
Loss on disposals and write-downs of tangible capital assets	(72,023)	(53,072)
Allowance for environmental and contingent liabilities	49,326	20,326
Provision for valuation of loans and investments	-	(20,603)
Prior years' work-in-progress expensed	(3,630)	(9,045)
Employee severance benefits	(5,717)	(9,011)
Other	12,377	(1,396)
Variations in Statement of Financial Position:		
Decrease (increase) in liabilities	(89,878)	(272,646)
Increase (decrease) in financial assets	35,669	6,479
Increase (decrease) in inventory and prepaid expenses	(3,356)	(7,050)
Cash used by operating activities	610,492	462,822
Capital investment activities:		
Principal repayment of tangible capital leases	14,095	13,481
Acquisitions of tangible capital assets	89,804	66,437
Transfer of tangible capital assets with no monetary impact	(8,747)	-
Proceeds from disposal of tangible capital assets	(7,202)	(6,022)
Cash used by capital investment activities	87,950	73,896
Financing activities:		
Net cash provided by Government of Canada	\$ (698,442)	\$ (536,718)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

1. Authority and objectives:

Transport Canada is a department of the Government of Canada named in Schedule 1 of the *Financial Administration Act* and reports to Parliament through the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

Transport Canada is responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada, which are supported through the following departmental programs:

- **Infrastructure:** Contributes to Canada's international competitiveness, productivity, and overall quality of life in urban, rural or remote areas through strategic investments in areas that directly support federal priorities, improving governance of transportation infrastructure providers, divestiture of federal assets to parties that are better placed to manage them, continued support to federally-dependent facilities and landlord of substantial land assets.
- **Safe and secure transportation:** Promotes the safety of Canada's transportation system consisting of the air, marine, rail, and road modes of transportation through policy development, rule-making, monitoring and enforcement and outreach activities to ensure the protection of people from accidents and exposure to dangerous goods, enable the efficient flow of people and goods, and protect the environment from pollution.
- **Sustainable development:** Develops and implements programs and policies in support of sustainable development to protect the natural environment and to achieve a more sustainable transportation system in Canada.

Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities including the *Department of Transport Act*, *Canada Transportation Act*, *Aeronautics Act*, *Canada Marine Act*, *Canada Shipping Act*, *Navigable Waters Protection Act*, *Railway Safety Act*, *Transportation of Dangerous Goods Act*, *Motor Vehicle Safety Act*, *Canadian Air Transport Security Authority Act* and *Marine Transportation Security Act*.

2. Summary of significant accounting policies:

The financial statements have been prepared in accordance with Treasury Board accounting policies, which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector.

Significant accounting policies are as follows:

- (a) **Parliamentary appropriations** – Transport Canada is financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the department do not parallel financial reporting according to generally accepted accounting principles since appropriations are primarily based on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the statement of operations and the statement of financial position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3 provides a high-level reconciliation between the bases of reporting.

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

2. Summary of significant accounting policies (cont'd):

- (b) Net Cash Provided by Government – Transport Canada operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF), which is administered by the Receiver General for Canada. All cash received by the department is deposited to the CRF and all cash disbursements made by the department are paid from the CRF. The net cash provided by Government is the difference between all cash receipts and all cash disbursements including transactions between departments of the federal government.
- (c) Change in net position in the Consolidated Revenue Fund is the difference between the net cash provided by Government and appropriations used in a year, excluding the amount of non-respendable revenue recorded by the department. It results from timing differences between when a transaction affects appropriations and when it is processed through the CRF.
- (d) Revenues:
- Revenues from regulatory fees are recognized in the accounts based on the services provided in the year.
 - Other revenues are accounted for in the period in which the underlying transaction or event occurred that gave rise to the revenues.
 - Revenues that have been received but not yet earned are recorded as deferred revenues.
- (e) Expenses – These are recorded when the underlying transaction or expense occurred subject to the following:
- Grants are recognized in the year in which the conditions for payment are met. In the case of grants, which do not form part of an existing program, the expense is recognized when the Government announces a decision to make a non-recurring transfer, provided the enabling legislation or authorization for payment receives parliamentary approval prior to the completion of the financial statements.
 - Contributions are recognized in the year in which the recipient has met the eligibility criteria or fulfilled the terms of a contractual transfer agreement.
 - Vacation pay and compensatory leave are expensed as the benefits accrue to employees under their respective terms of employment.
 - Services provided without charge by other government departments for accommodation, the employer's contribution to the health and dental insurance plans, worker's compensation, and legal services are recorded as operating expenses at their estimated cost.

2. Summary of significant accounting policies (cont'd):

(f) Employee future benefits

- Pension benefits: Eligible employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The department's contributions to the plan are charged to expenses in the year incurred and represent the total departmental obligation to the plan. Current legislation does not require the department to make contributions for any actuarial deficiencies of the plan.
- Severance benefits: Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts or conditions of employment. These benefits are accrued as employees render the services necessary to earn them. The obligation relating to the benefits earned by employees is calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole.

- (g) Accounts receivables from external parties are stated at amounts expected to be ultimately realized; a provision is made for external receivables where recovery is considered uncertain.
- (h) Loans receivable are recorded at cost. They are written down to their net present value to reflect concessionary terms using market rates at the time of the loans. Loan discounts are amortized over the term of the loans. A provision is made for loans where recovery is considered uncertain.
- (i) Investments in Crown corporations are recorded at cost. If there is a permanent impairment in value, an allowance is recorded to reduce the carrying value of the investment to a nominal amount.
- (j) Contingent liabilities – Contingent liabilities are potential liabilities, which may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded. If the likelihood is not determinable or an amount cannot be reasonably estimated, the contingency is disclosed in the notes to the financial statement.
- (k) Environmental liabilities – Environmental liabilities reflect the estimated costs related to the management and remediation of environmentally contaminated sites. Based on management's best estimates, a liability is accrued and an expense recorded when the contamination occurs or when the department becomes aware of the contamination and is obligated, or is likely to be obligated to incur such costs. If the likelihood of the department's obligation to incur these costs is not determinable, or if an amount cannot be reasonably estimated, the costs are disclosed as contingent liabilities in the notes to the financial statements.

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

2. Summary of significant accounting policies (cont'd):

- (l) Inventories – Inventories consist of spare parts, material, supplies and publications held by the Department. Inventories, other than serialized inventory items or rotatable parts, are valued at average cost. Serialized inventory items and rotatable parts are valued on a specific cost basis. A *serialized inventory item* is consumable inventory, which has a serial number and is required to be tracked for airworthiness purposes. A *rotatable part* is a part that is not fully consumed during use and where part or all of the economic value is restored through refurbishment after use. Rotatable parts are returned to stock for future consumption after refurbishment. Inventories with no further service potential, are valued at the lower of cost or net realizable value.
- (m) Foreign currency transactions – Transactions involving foreign currencies are translated into Canadian dollar equivalents using rates of exchange in effect at the time of those transactions. Monetary assets and liabilities denominated in a foreign currency are translated into Canadian dollars using the rate of exchange in effect on March 31, 2007. Losses resulting from foreign currency transactions are included in miscellaneous expenses on the statement of operations.
- (n) Tangible capital assets – All tangible capital assets and leasehold improvements having an initial cost of \$10,000 or more are recorded at their acquisition cost.

Amortization of tangible capital assets is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the assets as follows:

Asset type	Amortization period
Confederation Bridge:	100 years
Buildings and works:	
Buildings	20 to 40 years
Works and Infrastructure	10 to 40 years
Machinery and equipment:	
Machinery and equipment	5 to 20 years
Informatics hardware	3 to 5 years
Informatics software	3 years
Vehicles:	
Ships and boats	10 to 20 years
Aircraft	6 to 20 years
Motor vehicles	6 to 35 years
Leasehold improvements	According to the lease terms
Leased tangible capital assets:	
Leased material and equipment	According to the useful life of the asset if a bargain purchase offer exists or over the term of the lease

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

2. Summary of significant accounting policies (cont'd):

- (o) Measurement uncertainty — The preparation of these financial statements in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are contingent liabilities, environmental liabilities, the liability for employee severance benefits and the useful life of tangible capital assets. Actual results could significantly differ from those estimated. Management's estimates are reviewed periodically and, as adjustments become necessary, they are recorded in the financial statements in the year they become known.

3. Change in accounting policy

During the period, Transport Canada has adopted a change in accounting policy regarding capital assets to more accurately reflect the economic value of these assets in the department's financial records. These changes were applied retroactively with restatement of prior periods.

Aircraft rotatable parts with a historical cost of \$10,000 or more and a useful life extending over one year have been reclassified from inventory to capital assets. Any betterments to the aircraft rotatable parts which had previously been expensed as repairs and maintenance have also been reclassified as capital assets.

The impact of these changes on the previously reported 2005-06 closing balances is presented in table below:

(\$ thousands)	As previously stated	Effect of the adjustment	Revised amount
Statement of Operations			
Safe and secure transportation	574,181	1,231	575,412
Total expenses	1,484,499	1,231	1,485,730
Net cost of operations	1,047,971	1,231	1,049,202
Statement of Financial Position			
Tangible capital assets	3,197,905	37,039	3,234,944
Inventory	97,830	(40,885)	56,945
Total of non-financial assets	3,297,419	(3,846)	3,293,573
Total assets	3,423,614	(3,846)	3,419,768
Equity of Canada	1,796,718	(3,846)	1,792,872
Statement of Equity of Canada			
Equity of Canada, beginning of year	2,248,253	(2,615)	2,245,638
Net cost of operations	(1,047,971)	(1,231)	(1,049,202)
Equity of Canada, end of year	1,796,718	(3,846)	1,792,872

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

4. Change in accounting estimates

Effective February 2007, Transport Canada has re-evaluated the estimated useful lives of its aircrafts and its aircraft engines. The useful life of the aircraft and aircraft engines now range from 6-20 years, previously 15 years, based on management experience and changes in technologies. As a result of this change in estimated useful life, amortization expense included in the statement of operations has increased by \$ 824,306.

5. Parliamentary appropriations

Transport Canada receives most of its funding through annual Parliamentary appropriations. Items recognized in the statement of operations and the statement of financial position in one year may be funded through Parliamentary appropriations in prior, current or future years. Accordingly, the department has different net results of operations for the year on a government-funding basis than on an accrual accounting basis. The differences are reconciled in the following tables:

(a) Reconciliation of net cost of operations to current year appropriations used:

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Net cost of operations	\$ 938,368	\$ 1,049,202
Adjustments for items affecting net cost of operations but not affecting appropriations		
Add (Less):		
Revenues not available for spending	66,369	58,007
Refunds of previous years' expenses	425	8,766
Amortization of tangible capital assets	(182,113)	(180,644)
Variation in vacation pay and compensatory leave	(1,776)	(3,037)
Loss on disposals and write-downs of tangible capital assets	(72,023)	(53,072)
Other	12,377	(1,396)
Provision for valuation of loans and investments	-	(20,603)
Allowance for environmental and contingent liabilities	49,326	20,326
Prior years' work-in-progress expensed	(3,630)	(9,045)
Employee severance benefits	(5,717)	(9,011)
Justice Canada legal fees	(6,455)	(5,167)
Services provided without charge by other government departments	(68,531)	(59,718)
	(211,748)	(254,594)

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

5. Parliamentary appropriations (cont'd)

(a) Reconciliation of net cost of operations to current year appropriations used (cont'd):

Adjustments for items not affecting net cost of operations but affecting appropriations:

Add (Less):

Variation in prepaid expenses	(265)	(821)
Acquisitions of tangible capital assets	89,804	66,437
Transfer of tangible capital assets with no monetary impact	(8,747)	-
Decrease in inventory	(3,091)	(6,229)
Payments of capital lease	14,095	13,481
Other	(116,761)	7,401
	(24,965)	80,269

Current year parliamentary appropriations used	\$ 701,655	\$ 874,877
---	-------------------	-------------------

(b) Appropriations provided and used:

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Appropriations provided		
Vote 01 – Operating expenditures	\$ 301,080	\$ 291,871
Vote 05 – Capital expenditures	79,124	74,790
Vote 10 – Transfer payments	297,173	429,626
Statutory amounts	146,853	152,651
Less:		
Appropriations available for future years	(1,369)	(963)
Lapsed appropriations: Operating	(121,206)	(73,098)
Current year appropriations used	\$ 701,655	\$ 874,877

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

5. Parliamentary appropriations (cont'd)

(c) Reconciliation of net cash provided by Government to current year appropriations used:

	2007	2006 (\$ thousands)
Net cash provided by Government	\$ 698,442	\$ 536,718
Revenues not available for spending	66,369	58,007
Refund of previous years' expenses	425	8,766
Change in net position in the Consolidated Revenue Fund:		
Justice Canada legal fees	(6,455)	(5,167)
Variation in financial assets	(35,669)	(6,479)
Variation in liabilities	88,102	269,609
Proceeds of disposal	7,202	6,022
Other adjustments	(116,761)	7,401
	(63,581)	271,386
Current year appropriations used	\$ 701,655	\$ 874,877

6. Expenses

The following table presents details of expenses by category:

	2007	2006 (\$ thousands)
Other levels of governments within Canada	\$ 165,452	\$ 231,550
Non-profit organizations	38,183	136,678
Industry	46,282	66,215
Individuals	741	798
Other countries and international organizations	130	-
Total transfer payments	\$ 250,788	\$ 435,241

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

6. Expenses (cont'd)

Salaries and employee benefits	\$ 486,951	\$ 471,038
Amortization of tangible capital assets	182,113	180,644
Professional and special services	192,938	107,577
Net loss on disposal of tangible capital assets	60,315	52,549
Interest on capital lease	40,161	40,170
Travel and relocation	35,932	33,895
Equipment repair and maintenance	36,362	46,509
Accommodation (Note 19)	25,560	23,693
Utilities, materials and supplies	19,808	26,605
Telecommunications	7,470	7,373
Payments in lieu of taxes	6,958	6,833
Information services – communications	9,244	5,698
Rentals	5,227	4,528
Damage and other claims against the Crown	1,427	38,394
Postage	3,584	3,498
Miscellaneous	6,283	847
Pollution control (Note 17)	1,152	638
Total operating expenses	1,121,485	1,050,489
Total expenses	\$ 1,372,273	\$ 1,485,730

7. Revenues

The following table presents details of revenues by category:

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Sales of goods and services:		
Airport rent	\$ 295,181	\$ 295,941
Monitoring and enforcement revenues	36,010	39,934
Rentals and concessions	26,788	35,415
Aircraft maintenance and flying services	34,369	29,722
Transport facilities user fees	14,155	16,031
Miscellaneous	11,155	4,570
Research and development	1,497	1,757
Interest	642	798
Pollution control revenues (Note 17)	14,108	12,360
Total revenues	\$ 433,905	\$ 436,528

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

8. Accounts receivable and advances

The following table presents details of accounts receivable and advances:

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Accounts receivable from other government departments	\$ 17,602	\$ 13,709
Accounts receivable from external parties	25,440	28,982
Advances to employees	335	399
Less: allowance for doubtful accounts on external accounts receivable	(9,694)	(8,894)
Total accounts receivable and advances	\$ 33,683	\$ 34,196

9. Loans receivable

	2007	2006
	(\$ thousands)	
St. John Harbour Bridge Authority	\$ 22,647	\$ 22,647
Canadian Airport Authorities	24,330	24,330
Victoria Harbour	2,451	2,536
St. Lawrence Seaway Management Corporation	168	179
Less:		
Allowances on loans	(20,604)	(20,604)
Discounts on loans	(17,676)	(18,317)
Total Loans	\$ 11,316	\$ 10,771

(i) Saint John Harbour Bridge Authority:

The loan receivable from the Saint John Harbour Bridge Authority consists of consolidated non-interest bearing advances made in connection with the financing, construction and operation of a toll bridge across the harbour of Saint John, New Brunswick. Additional non-interest bearing advances may be made in years when the operating and financing costs of the toll bridge exceeds its revenues. Where the revenue for the year exceeds the operating and financing costs, the Saint John Harbour Bridge Authority will remit the excess funds to Transport Canada on an annual basis to repay the debt. A discount of \$13,478,000 has been recorded to reflect the concessionary nature of the loan.

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

9. Loans receivable (cont'd)

(ii) Canadian Airport Authorities:

Loans totalling \$24,330,000 to Canadian Airport Authorities relate to the transfer of chattels and consumable stock to individual authorities upon transfer of the management, operation and maintenance responsibilities to the authority under the National Airports Policy. The loans receivable portfolio consists of 13 non-interest bearing loans to Canadian Airport Authorities issued in the years from 1997 to 2003, with prescribed annual repayment terms. The loans are recorded at their discounted net present values using market interest rates at the time of the loans. On May 9, 2005 the Government of Canada announced it would adopt a new rent relief policy for federally owned airports and in addition to the rent reductions, the government announced it would forgive outstanding chattels payments. As a result, an allowance for the full amount of the chattel loans was recorded.

(iii) Victoria Harbour:

The Victoria Harbour long-term receivable relates to the sale of a parcel of Victoria Harbour land for \$2,578,469. The receivable has prescribed annual repayment terms and is recorded at its discounted net present value of \$1,423,000 using the market interest rate at the time of sale. A payment of \$85,440 was received in fiscal year 2006-07 (\$42,720 in 2005-06).

(iv) St-Lawrence Seaway Management Corporation:

The St-Lawrence Seaway Management Corporation loan portfolio account was established by subsection 80(1) of the *Canada Marine Act*. The loan portfolio is managed in accordance with an agreement between Transport Canada and the St-Lawrence Seaway Management Corporation. The loan has prescribed monthly repayment terms with an annual interest rate of 7 per cent. The loan is secured by title on the property and partial discharge on the individual lots may be granted in the amount of \$6,000. To date, three of the four loans have made full discharge. The mortgagor is in negotiations with Transport Canada and Justice Canada with respect to the remaining loan, which was repayable March 2004.

10. Rent receivable:

The National Airport System (NAS) consists of 25 Canadian airports considered essential to air transportation in Canada, including 3 airports owned by Territorial Governments. Transport Canada has leased all of these airports under long-term operating agreements with Canadian Airport Authorities (21) and a municipal government (1).

In fiscal year 2003-04, Transport Canada entered into lease amendments with nine of the Canadian Airport Authorities, which provided for deferral of a portion of the airport rent payable by the Airport Authorities to Transport Canada for the 2003 to 2005 lease years. The total rent deferred for 2003 to 2005 is payable to Transport Canada over ten years beginning in the 2006 lease year. Repayments of \$6,855,098 were received in fiscal year 2006-07 (\$1,832,000 in 2005-06). Rent receivable was \$64,072,699 at March 31, 2007 (\$70,927,797 at March 31, 2006).

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

11. Investments

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Royal Canadian Mint	\$ 40,000	\$ -
Via Rail Canada Inc.	9,300	9,300
Downsview Park	2,492	-
Ridley Terminals Inc.	90,000	90,000
Less: Allowance for valuation	(89,000)	(89,000)
Total Investments	\$ 52,792	\$ 10,300

(i) Royal Canadian Mint:

As a result of Government restructuring, the Royal Canadian Mint was transferred from the Canada Revenue Agency to Transport Canada. The investment of \$40,000,000 is divided into four thousand shares of ten thousand dollars each.

(ii) Via Rail Canada Inc:

In fiscal year 1979-80, non-budgetary authority was granted to purchase common shares of Via Rail Canada Inc. to be valued at \$100 per share for a total value of \$9,300,000.

(iii) Downsview Park Inc:

Investment in Parc Downsview Park Inc. for the purpose of allowing the completion of the transfer of lands from National Defence to Parc Downsview Park Inc.

(iv) Ridley Terminals Inc:

On November 1, 2000, the shares of Ridley Terminals Inc. owned by Canada Ports Corporation were transferred to the Crown under the administration of Transport Canada. Due to concerns regarding the viability of Ridley Terminals Inc., for prior years, the investment in Ridley Terminals has been written-down to a nominal value in Transport Canada's financial statements.

12. Tangible capital assets:

(\$ thousands)	Cost			Accumulated Amortization			2007 Net book value	2006 Net book value
	Opening balance	Acquisitions	Disposals and write-offs	Closing balance	Opening balance	Amortization	Disposals and write-offs	Closing balance
Land ⁽¹⁾	\$ 198,586	\$ 8,747	\$ 9,333	\$ 198,000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Buildings and works ⁽²⁾	4,034,937	6,655	163,706	3,877,886	2,149,455	122,192	99,865	2,171,782
Machinery and equipment ⁽³⁾	181,401	820	2,041	180,180	97,495	17,357	2,052	112,800
Vehicles	797,014	18,864	30,974	784,904	554,295	33,042	27,555	559,782
Leasehold improvements	13,635	531	-	14,166	5,346	1,334	-	6,680
Work-in-progress	69,471	54,187	2,643	121,015	-	-	-	-
Confederation Bridge	818,820	-	-	818,820	72,329	8,188	-	80,517
TOTAL	\$ 6,113,864	\$ 89,804	\$ 208,697	\$ 5,994,971	\$ 2,878,920	\$ 182,113	\$ 129,472	\$ 2,931,561
								\$ 3,063,410
								\$ 3,234,944

Amortization expense for the year ended March 31, 2007, is \$182,113 (2006 - \$180,644).

⁽¹⁾ Includes land for 22 National Airports with a net book value of \$131,743 (2006 - \$131,743).

⁽²⁾ Includes building and works for 22 National Airports with a net book value of \$941,913 (2006 - \$1,088,739).

⁽³⁾ Includes machinery and equipment for 22 National Airports with a net book value of \$294 (2006 - \$317).

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

12. (a) National Airport System assets (cont'd)

The National Airport System assets (NAS) recorded above consist of the land, buildings, works and infrastructures of 22 Canadian airports.

Transport Canada has leased all of these airports under long-term operating agreements with Canadian Airport Authorities (21) and a municipal government (1). These agreements are in accordance with the federal *National Airports Policy, the Public Accountability Principles for Canadian Airport Authorities and the Fundamental Principles for the Creation and Operations of Canadian Airport Authorities*, which, in part, entails the transfer of the management, operations and maintenance of certain airports in Canada to Canadian Airport Authorities.

Transport Canada has the right to terminate the operating agreements and assume the responsibility for the management, operation and maintenance of the airport if the leased airports are not operated in accordance with the terms of the respective operating agreements and the *Policies and Principles* referred to above.

13. Accounts payable and accrued liabilities

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Payables to third parties	\$ 563,706	\$ 566,566
Payables to other government departments	60,231	69,041
Accrued salaries	17,200	15,589
Other accounts payable and accrued liabilities	50,085	38,609
Total accounts payable and accrued liabilities	\$ 691,222	\$ 689,805

14. Employee Benefits

- (a) Pension benefits: The department's employees participate in the Public Service Pension Plan, which is sponsored and administered by the Government of Canada. Pension benefits accrue up to a maximum period of 35 years at a rate of two percent per year of pensionable service, times the average of the best five consecutive years of earnings. The benefits are integrated with Canada/Québec Pension Plans benefits and they are indexed to inflation.

Both the employees and the department contribute to the cost of the plan. The 2006-07 expense amounts to 57,385,000 (\$58,770,000 in 2005-06), which represents approximately 2.2 times (2.6 times in 2005-06) the contributions by employees.

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

14. Employee Benefits (cont'd)

The department's responsibility with regard to the plan is limited to its contributions. Actuarial surpluses or deficiencies are recognized in the financial statements of the Government of Canada, as the plan's sponsor.

- (b) Employee severance benefits: The department provides severance benefits to its employees based on eligibility, years of service and final salary. These severance benefits are not pre-funded. Benefits will be paid from future appropriations. Information about the severance benefits, measured as at March 31, is as follows:

	2007	2006 (\$ thousands)
Accrued benefit obligation, beginning of year	\$ 73,716	\$ 64,705
Expense for the year	13,080	14,435
Benefits paid during the year	(7,364)	(5,424)
Accrued benefit obligation, end of year	\$ 79,432	\$ 73,716

15. Lease obligations for tangible capital assets

Under the *Northumberland Strait Crossing Act*, the Government of Canada entered into a long-term capital lease arrangement in 1992 and is obligated to pay an annual subsidy of \$41,900,000 to the Strait Crossing Finance Inc., a wholly owned corporation of the Province of New Brunswick, for the construction of the Confederation Bridge. The annual payments made by Transport Canada are due on April 1 and will be used to retire \$661,000,000 of 4.5 per cent real rate bonds issued in October 1993 by Strait Crossing Finance Inc. to finance the construction of the bridge. Annual payments made by Transport Canada began in 1997 and will continue until 2033. At such time, the ownership of the bridge will be transferred to the Government of Canada.

On April 1, 2006, an annual payment in the amount of \$ 54,265,000 (2006 - \$52,790,000) was made. This payment represents payment of principal in the amount of \$ 14,095,000 (2006 - 13,480,721) and interest expense of \$ 40,170,000 (2006 - \$39,309,279).

The department has recorded a capital lease obligation of \$ 668,565,000 as of March 31, 2007 (682,660,000 at March 31, 2006), based on the present value for the future subsidy payments using an interest rate of 6.06265 per cent (2006 - 6.1605 per cent).

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

15. Lease obligations for tangible capital assets (cont'd):

Future minimum annual lease payments are as follows:

Maturing year	2007	2006
	(\$ thousands)	
2006-2007	\$ -	\$ 54,265
2007-2008	54,897	52,558
2008-2009	53,352	53,352
2009-2010	54,158	54,158
2010-2011	54,976	54,976
2011-2012	55,807	1,379,736
2012-2013 and thereafter	1,323,929	-
Total future minimum lease payments	1,597,119	1,649,045
Less: imputed interest	928,554	966,385
Balance of obligations under leased tangible capital assets	\$ 668,565	\$ 682,660

16. Contingent liabilities

(a) Contaminated sites

Liabilities are accrued to record the estimated costs related to the management and remediation of contaminated sites where Transport Canada is obligated or likely to be obligated to incur such costs. The department has identified approximately 568 sites (571 sites in 2006) where such action is possible and for which a liability of \$186,814,790 (\$149,670,000 in 2006) has been recorded. The department has estimated additional clean-up costs of \$139,108,000 (\$154,427,000 in 2006) that are not accrued, as these are not considered likely to be incurred at this time. Transport Canada's ongoing efforts to assess contaminated sites may result in additional environmental liabilities related to newly identified sites, or changes in the assessments or intended use of existing sites. These liabilities will be accrued by the department in the year in which they become known.

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

16. Contingent liabilities (cont'd)

(b) Claims and litigation

Claims have been made against Transport Canada in the normal course of operations. Legal proceedings for claims totalling approximately \$40,411,500 (\$37,500,000 in 2006) were still pending at March 31, 2007. Some of these potential liabilities may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded in the financial statements.

Transport Canada is named as a defendant in a claim for \$330,000,000 filed by the Mohawks of Akwesasne. The action was first initiated in 1976 for unlawful expropriation and breach of fiduciary duty regarding the expropriation of land in the 1950's for the construction of the St Lawrence Seaway and of the Seaway International Bridge. The outcome of this claim is not determinable at this time. No accrual for this contingency has been made in the financial statements.

17. Restricted equity of Canada

The department includes in its revenues and expenses certain transactions that legislation requires be earmarked for expenses relating to a specified purposes. The department has two such accounts:

- (a) The Ship-Source Oil Pollution Fund (Fund) was established pursuant to section 702 of the *Canada Shipping Act*, to record levy tonnage payments for oil carried by ships in Canadian waters. Maritime pollution claims, the fee of the fund administrator, and related oil pollution control expenses, are financed out of the Fund.

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Restricted Ship-source Oil Pollution:		
Balance, April 1, 2006	\$ 350,843	\$ 339,109
Revenues	14,092	12,316
Expenses	(1,152)	(582)
Balance, March 31, 2007	\$ 363,783	\$ 350,843

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

17. Restricted equity of Canada (cont'd)

- (b) The Fines for Transport of Dangerous Goods account was established pursuant to the *Transportation of Dangerous Goods Act 1992* and related regulations to record fines levied by courts.

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Restricted - Fines for Transport of Dangerous Goods:		
Balance, April 1, 2006	\$ 599	\$ 611
Revenues	16	44
Expenses	-	(56)
Balance, March 31, 2007	615	599
Restricted equity of Canada	\$ 364,398	\$ 351,442

18. Contractual obligations

The nature of Transport Canada's activities results in some large multi-year contracts and obligations whereby the department will be committed to make some future payments when the services/goods are received. Significant contractual obligations that can be reasonably estimated are summarized as follows:

(\$ thousands)	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	Thereafter	Total
Transfer payments	\$ 298,255	\$ 267,655	\$ 184,016	\$ 186,078	\$ 327,853	\$ 71,376	\$ 1,335,233
Tangible capital assets	12,972	1,076	600	-	-	-	14,648
Other goods and services	15,141	3,103	2,017	-	-	-	20,261
Software maintenance agreements	3,291	-	-	-	-	-	3,291
Operating leases	2,401	610	-	-	-	-	3,011
Other	1,367	-	-	-	-	-	1,367
Total	\$ 333,427	\$ 272,444	\$ 186,633	\$ 186,078	\$ 327,853	\$ 71,376	\$ 1,377,811

TRANSPORT CANADA

Notes to the Financial Statements (Unaudited)

19. Related party transactions:

Transport Canada is related as a result of common ownership to all Government of Canada departments, agencies, and Crown corporations. The department enters into transactions with these entities in the normal course of business and on normal trade terms. Also, during the year, Transport Canada received services, which were obtained without charge from other Government departments as presented below.

Services provided without charge:

During the year Transport Canada received without charge from other departments, accommodation, the employer's contribution to the health and dental insurance plans, worker's compensation, and legal services. These services without charge have been recognized in the department's Statement of Operations as follows:

	2007	2006
	(\$ thousands)	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	\$ 25,560	\$ 23,693
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	30,631	28,879
Worker's compensation cost provided by Human Resources and Skills Development Canada	3,802	4,247
Legal services provided by department of Justice	8,538	2,899
Total	\$ 68,531	\$ 59,718

The Government has structured some of its administrative activities for efficiency and cost-effectiveness purposes so that one department performs these on behalf of all without charge. The costs of these services, which include payroll and cheque issuance services provided by Public Works and Government Services Canada, are not included as an expense in the department's Statement of Operations.

20. Comparative information:

Comparative figures have been reclassified to conform to the current year's presentation.

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2006-07

Response to Parliamentary Committees
Manufacturing: Moving Forward – Rising to the Challenge Report The department responded to the Report recommendations 15 through 17. http://cmte.parl.gc.ca/cmte/CommitteePublication.aspx?COM=10476&Lang=1&SourceId=211230
Response to the Auditor General including to the Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD)
<u>May 2006 Auditor General's Report</u>
Chapter 1 – Managing Government – Financial Information http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/20060501ce.html This audit is part of a series of audits that assessed financial control systems and processes in federal government departments and agencies, and included several departments. In this audit, the OAG assessed the extent to which departments and agencies addressed the key internal financial control weaknesses identified in the OAG's previous audits. No audit observations or recommendations were made regarding Transport Canada.
<u>2006 Report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development</u>
Chapter 4 – Sustainable Development Strategies http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20060904ce.html In this audit, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development examined the progress made by federal departments and agencies toward meeting selected commitments made in their sustainable development strategies. This audit included a number of federal government departments and agencies. No audit recommendations were directed at Transport Canada.
Chapter 8 – Environmental Petitions http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20050908ce.html The objective of this audit was to inform Parliament and Canadians on the use of the petitions process and the Commissioner's monitoring of commitments and statements made in response to specific petitions. This audit included a number of federal government departments and agencies. No audit recommendations were directed at Transport Canada.

**Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for
FY 2006-07 (continued)**

External Audits by the Public Service Commission or the Office of the Commissioner of the Official Languages or the Official Languages Branch of the Public Service Human Resources Management Agency).

Public Service Commission

Audit of Acting EX Appointments – October 2006

http://www.psc-cfp.gc.ca/audit-verif/reports/2006/acting/index_e.htm

The objectives of this audit were to: (i) determine the extent to which acting EX appointment decisions respected the merit principle of the previous *Public Service Employment Act* (PSEA), related legislation, regulations and policies, and staffing values; and (ii) assess the effectiveness of departmental staffing management frameworks governing acting appointments for periods greater than four months to the EX Group and six months within the EX Group. The audit covered acting EX appointments in fiscal years 2002-03 and 2003-04. Transport Canada was one of several departments included within the audit scope.

The audit noted where Transport Canada complied with the relevant legislation, regulations, and policies under the former *Public Service Employment Act*. In addition, the audit noted that Transport Canada implemented a number of good practices, which were consistent with the objectives and principles of the former legislation. Although no audit recommendations were directed at Transport Canada, the department provided a response and has taken action in some areas to strengthen its documentation processes and meet the new legislative and policy requirements.

Internal Audits

Internal audits approved by Transport Canada's Audit and Review Committee in 2006-07:

- Audit of Inspection Standardization Practices – Transport of Dangerous Goods
- Audit of Inspection Standardization Practices – Marine Safety
- Audit: Rail Safety Inspection Standardization Practices
- Audit of Overtime and Extra-Duty Compensation in Transport Canada
- Audit of Revenue and Recoveries – Follow-Up on the Recurring Pilot Fees – Implementation of Recommendations included in the June 2000 Audit Report
- Audit of Revenue and Recoveries from Other Government Departments (OGDs) – Aircraft Services Component
- Audit of Revenue and Recoveries – Follow-Up on the Implementation of Recommendations – Audit of the Contribution Agreement with the Canadian Wheat Board Governing the Leasing of Grain Hopper Cars July 2001
- Audit of Revenue and Recoveries from Other Government Departments (OGDs) – Registrar of Imported Vehicles Program Component

More information is available at: <http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm>

**Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for
FY 2006-07 (continued)**

Internal Evaluations
Internal evaluations completed by Departmental Evaluation Services in 2006-07: <ul style="list-style-type: none">• Evaluation of Transport Canada's Marine Security Initiatives• Evaluation of the Strategic Highway Improvement Program (SHIP)• Evaluation of Direction 2006 More information is available at http://www.tc.gc.ca/programevaluation/reports/menu.htm

Table 13: Sustainable Development Strategies (SDS)

Department: Transport Canada	
Points to Address	Departmental Input
1. What are the key goals, objectives, and/or long-term targets of the SDS?	<p>Transport Canada has structured its Sustainable Development Strategy action plan around seven strategic challenges:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices2. Enhance innovation and skills development3. Increase system efficiency and optimize modal choices4. Enhance efficiency of vehicles, fuels, and fuelling infrastructure5. Improve performance of carriers and operators6. Improve decision-making by governments and the transportation sector7. Improve management of Transport Canada operations and lands. <p>Each strategic challenge is defined within the strategy and the 2007-2009 SDS also includes long-term objectives for each of the challenges.</p>
2. How do your key goals, objectives and/or long-term targets help achieve your department's/agency's strategic outcomes?	<p>Transport Canada's Sustainable Development Strategy is a departmental priority and involves a wide range of partners in an effort to promote a sustainable transportation system for Canada. The development and implementation of the strategy is a department-wide effort and the implementation of commitments and targets serve to contribute to:</p> <ul style="list-style-type: none">• A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;• An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and,• An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

Table 13 Sustainable Development Strategies (SDS) (*cont'd*)

Department: Transport Canada	
Points to address	Departmental Input
3. What were your targets for the reporting period?	<p>The strategy identifies a total of 173 targets, which are reported on an annual basis.</p> <p>The 2007-2009 strategy includes the following five targets set to be completed by 2006-07:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Studying the costs and benefits of enabling federal employees access to payroll-deducted transit programs across Canada by 2006-07 (Commitment 1.3). • Develop and incorporate sustainable transportation evaluation criteria and performance indicators into new transportation infrastructure programs by 2006-07 (Commitment 3.3). • Completion of shipper modal choice model (development and calibration) by 2006-07 (Commitment 3.5). • In 2006-07, Transport Canada will develop a database of activity, fuel use and greenhouse gas emissions per mode for all modes of transportation. This database will enable the identification of data gaps, and areas for further work to address data gaps (Commitment 6.1). • In the context of the <i>Canada Transportation Act</i> amendments, proposed amendments to the data provisions to improve the data gathering quality by 2006-07 (Commitment 6.1). <p>In addition, the 2007-2009 strategy includes targets that are ongoing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluate the performance of advanced technology vehicles on an annual basis (Commitment 4.1). • Conduct activities to raise public awareness on an annual basis that also allows program information to be disseminated (Commitment 4.1). • Collect, verify and report on fuel consumption of new vehicles, on an annual basis (Commitment 4.2). • Maintenance of the Vehicles Fuel Economy (VFEIS) database, on an ongoing basis (Commitment 4.2). • Work with the Railway Association of Canada and Environment Canada to fully implement the commitments negotiated under the Memorandum of Understanding between 2006-07 and 2009-2010 (Commitment 4.3).

Table 13 Sustainable Development Strategies (SDS) (cont'd)

Department: Transport Canada	
Points to address	Departmental Input
	<ul style="list-style-type: none"> Continue to increase the effectiveness of the National Aerial Surveillance Program (NASP) by increasing the frequency of patrols and expanding surveillance to areas not normally patrolled, such as the Arctic (Commitment 5.2).
4. What is your progress to date?	<p>The 2005-2006 Progress Report indicates that close to 80 per cent of the targets for the 2004-2007 SDS were reported to be either complete/ongoing or on-track. The 2006-07 Progress report is currently being developed. A detailed summary of the SDS Progress Report is compiled each year and posted online at http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm</p>
5. What adjustments have you made, if any?	<p>In response to recommendations put forth by the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, a goal for the 2007-2009 strategy was to streamline the process and focus on a smaller number of issues where Transport Canada can make a difference. The strategy includes less commitments that are more focused.</p> <p>When developing the strategy, the department chose three themes at the heart of sustainable development in order to focus its efforts: urban transportation; commercial freight transportation; and marine transportation.</p> <p>The SDS Fund (Commitment 6.3) has also been created as an internal source of funding which will allocate up to \$1-million per year over three years for innovative projects that make significant contributions to sustainable transportation. Approved projects will be considered SDS commitments.</p> <p>In addition, for this fourth round of sustainable development strategies, the federal government has developed a set of six sustainable development goals related to Clean Water, Clean Air, Reducing Greenhouse Gas Emissions, Sustainable Communities, Sustainable Development and Use of Natural Resources, and Governance for Sustainable Development. Many of the commitments within the 2007-2009 strategy serve to support these goals.</p>

Table 14: Procurement and Contracting

Supplementary information on Procurement and Contracting can be found at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp.

Table 15: Client Centred Service

Supplementary information on Client Centred Service can be found at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp.

Table 16: Travel Policies

Transport Canada follows and uses Treasury Board Secretariat Travel policies.

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

4.1 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Website:

<http://www.tc.gc.ca/en/menu.htm>

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:

Telephone: 613 990-2309
Fax: 613 954-4731

Library and Research Services Centre:

Telephone: 613 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: 506 851-7316

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: 514 633-2714

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: 416 952-2170

Prairie and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: 204 984-8105

Pacific Region

620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: 604 666-3518

INDEX

A

Advanced Technology Vehicles Program · 62
Air Canada Public Participation Act · 34
Airports Capital Assistance Program · 42
Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative · 38
Aviation Safety – Legislative and Regulatory Enhancements · 55
Aviation Security · 48
Aviation War Risk Liability Program · 35

B

Border Infrastructure Fund · 40, 41

C

Canada Airports Act · 34
Canada Marine Act · 42
Canada Strategic Infrastructure Fund · 40
Canada Transportation Act · 33
Climate Change and Clean Air · 61, 65

D

Data Collection · 37
Delivery of Pleasure Craft Licensing · 36
Disposal of the Federal Hopper Car Fleet · 33
Domestic and International Bridges · 41

E

Emergency Preparedness · 51
Environmental Assessment · 65
Environmental Protection and Remediation · 66

F

Freight Efficiency and Technology Initiative · 63
Freight Efficiency Program · 63
Fuel Consumption Program · 63

G

Gander International Airport Authority · 35
Great Lakes St. Lawrence Seaway Study · 43

I

Infrastructure, Gateways and Trade Corridors · 38
Innovation · 43
Intelligent Transportation Systems · 45
International Air Agreements · 33
International Civil Aviation Organization · 34

M

Management Priorities · 5
Mandate · 5
Marine Insurance and Maritime Law Reform · 36
Marine Safety · 53, 58
Marine Security · 49
Marine Simulator Contribution Program · 36
Mirabel Lands · 35
Mission · 4
Monitoring the National Systems of Airports · 34
Moving On Sustainable Transportation · 65

N

New Security Policies and Programs · 48

P

Passenger Rail and Public Transit Systems
Security · 52
Port Amalgamation · 42
Port Divestiture · 36
Program Priorities · 7

R

Rail Safety · 57
Railway Safety Act Review · 56
Ridley Terminals Inc. · 43
Road Safety · 56

S

Safety and Security Management Systems ·
57
Safety Management Systems · 57
Security Management Systems · 58
Small Airport Viability · 41
Smart Regulation · 53

Strategic Highway Infrastructure Program ·
39
Strategic Outcomes · 5
Strategic Research and Development · 43

T

Transport Canada's Sustainable
Development Strategy · 60
Transport Dangerous Goods · 56
Transportation Development Centre · 44
Transportation-related Innovation and Skills
Development · 45

U

Urban Transportation Showcase Program ·
64

V

Vision · 4

Programme de véhicules à technologies de
pointe . 73
Programme stratégique d'infrastructures
routières . 46
Programmes de transport des marchandises .
73
Protection et assainissement de
l'environnement . 76

R

Recherche et développement stratégiques .
51

Réglementation intelligente . 62

Rentabilité des petits aéroports . 49

Résultats stratégiques . 6

Ridley Terminals Inc. . 50

S

Sécurité aérienne . 64, 66

Sécurité ferroviaire . 67

Sécurité maritime . 62, 67

Vision . 5

V

65

Terrains de Mirabel . 42
Transport des marchandises dangereuses .

T

Systèmes de transport intelligents . 52

sûreté . 66

Systèmes de gestion de la sécurité et de la

. 40

Surveillance du Réseau national d'aéroports

Sûreté maritime . 57

et des transports en commun . 61

Sûreté des transports ferroviaires voyageurs

Sûreté aérienne . 57

Sur la route du transport durable . 75

Transports Canada . 70

Stratégie de développement durable de

Sécurité routière . 65

TABLE DES MATIÈRES

A	Accords internationaux de transport aérien . 40
	Administration de l'aéroport international de Gander . 41
	Assurance maritime . 42
C	Cadre stratégique axé sur le marché . 39
	Centre de développement des transports . 51
	Cessions portuaires . 43
	Changements climatiques . 71, 76
	Collecte de données . 44
	Coûts complets des transports au Canada . 44
D	Délivrance de permis aux embarcations de plaisance . 43
E	Étude sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent . 50
	Évaluation environnementale . 76
	Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire . 66
F	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique . 47
	Fonds sur l'infrastructure frontalière . 48
	Fusions portuaires . 50
I	Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux . 45
L	Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique . 45
	Innovation . 51, 53, 64
	Inspection et application des règlements . 63
M	Loi maritime du Canada . 50
	Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada . 41
	Loi sur les aéroports du Canada . 40
	Loi sur les transports au Canada . 39
	Mandat . 6
	Mission . 5
O	Organisation de l'aviation civile internationale . 41
P	Parc fédéral de wagons-trémies . 39
	Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté . 56
	Ponts nationaux et internationaux . 49
	Préparatifs d'urgence . 59
	Priorités de gestion . 6
	Priorités des programmes . 8
	Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne . 42
	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires . 49
	Programme de consommation de carburant . 73
	Programme de contributions aux simulateurs de navire . 43
	Programme de démonstration en transport urbain . 74

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :

<http://www.tc.gc.ca/tr/menu.htm>

Adresse postale :

Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :

Téléphone : 613-990-2309
Télécopieur : 613-954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :

Téléphone : 613-998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : 506-851-7316

Région du Québec

700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : 514-633-2714

Région de l'Ontario

4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : 416-952-2170

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : 204-984-8105

Région du Pacifique

620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : 604-666-3518

SECTION IV - AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Tableau 14 : Approvisionnement et marchés

Pour d'autres renseignements sur les approvisionnements et marchés, visiter l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp.

Tableau 15 : Services axés sur la clientèle

Pour d'autres renseignements sur les services axés sur la clientèle, visiter l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp.

Tableau 16 : Politiques concernant les voyages

Transports Canada respecte et utilise les politiques sur les voyages du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD) (suite)

Ministère : Transports Canada	
Éléments à aborder	Observations du Ministère
4. Quels progrès ont été réalisés jusqu'ici?	<p>et Environnement Canada au respect intégral des engagements négociés en vertu du Protocole d'entente entre 2006-2007 et 2009-2010 (engagement 4.3);</p> <ul style="list-style-type: none"> • poursuivre le renforcement de l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) en multipliant la fréquence des patrouilles et en élargissant les activités de surveillance aux régions qui ne sont normalement pas patrouillées, comme l'Arctique (engagement 5.2). <p>Le Rapport d'étape 2005-2006 montre que près de 80 % des cibles de la SDD 2004-2007 ont été atteintes ou sont en voie de l'être. Le Rapport d'étape 2006-2007 est en cours de préparation. Un résumé détaillé du rapport d'étape sur la SDD est établi chaque année et affiché en ligne à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/SD/menu.htm.</p>
5. Quels ajustements avez-vous faits, le cas échéant?	<p>Pour faire suite aux recommandations formulées par le commissaire à l'Environnement et au Développement durable, l'un des objectifs de la stratégie 2007-2009 est de rationaliser le déroulement et l'importance attachée à un plus petit nombre de dossiers où Transports Canada peut vraiment faire une différence. La stratégie comporte moins d'engagements qui sont plus focalisés.</p> <p>En élaborant la stratégie, le Ministère a opté pour trois thèmes au cœur du développement durable afin de concentrer ses efforts : les transports urbains; le transport commercial des marchandises; et les transports maritimes.</p> <p>Le Fonds SDD (engagement 6.3) a également été constitué comme source interne de financement qui débloquent jusqu'à 1 million \$ par an sur trois ans pour financer des projets novateurs qui apportent des contributions précieuses à la durabilité des transports. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements de la SDD.</p> <p>En outre, pour cette quatrième série de stratégies de développement durable, le gouvernement fédéral a fixé un ensemble de six buts de développement durable qui ont trait à l'eau, à l'air pur, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, aux collectivités durables, au développement et à l'utilisation durables des ressources naturelles et à la gouvernance du développement durable. Bon nombre des engagements de la stratégie 2007-2009 appuient ces objectifs.</p>

Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD) (suite)

Ministère : Transports Canada	
Éléments à aborder	Observations du Ministère
3. Quelles sont les cibles établies pour la période visée?	<p>La stratégie 2007-2009 englobe les cinq cibles suivantes qui doivent être atteintes en 2006-2007 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • étudier les coûts et avantages qu'il y a à permettre aux fonctionnaires du fédéral d'avoir accès à des programmes de laissez-passer de transport en commun avec retenues à la source dans tout le Canada en 2006-2007 (engagement 1.3); • concevoir et incorporer des critères d'évaluation et des indicateurs de rendement sur la durabilité des transports dans les nouveaux programmes d'infrastructures de transport en 2006-2007 (engagement 3.3); • réaliser un modèle de choix modal pour les expéditeurs (développement et étalonnage) d'ici 2006-2007 (engagement 3.5); • En 2006-2007, Transports Canada constituera une base de données sur les activités, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre par mode pour tous les modes de transport. Cette base de données permettra de déterminer les lacunes et les secteurs qui justifient un approfondissement des travaux pour remédier à ces lacunes (engagement 6.1); • dans le cadre des modifications de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, on envisage de modifier les dispositions sur les données afin d'améliorer la qualité des données recueillies en 2006-2007 (engagement 6.1). <p>En outre, la stratégie 2007-2009 comporte des cibles qui n'ont pas encore été atteintes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • évaluer chaque année les performances des véhicules à technologies de pointe (engagement 4.1); • mener des activités pour sensibiliser le public et pour diffuser des renseignements sur les programmes (engagement 4.1); • recueillir, vérifier et rendre compte de la consommation de carburant des véhicules neufs chaque année (engagement 4.2); • mise à jour annuelle de la base de données sur les économies de carburant des véhicules (engagement 4.2); • collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada

Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD)

Ministère : Transports Canada	
Éléments à aborder	
<p>1. Quels sont les principaux buts, objectifs ou cibles à long terme de la SDD?</p>	<p>1. Transports Canada a axé sa stratégie de développement durable sur sept défis stratégiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables; 2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences; 3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux; 4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement; 5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants; 6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports; 7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada. <p>Chaque défi stratégique est défini dans la stratégie et la SDD 2007-2009 comprend également des objectifs à long terme pour chacun des défis.</p>
<p>2. Comment ces buts, objectifs ou cibles à long terme aident-ils à réaliser les résultats stratégiques de votre ministère?</p>	<p>La Stratégie de développement durable de Transports Canada est une priorité ministérielle qui fait intervenir un vaste éventail de partenaires afin de promouvoir la durabilité du réseau de transport du Canada. L'élaboration et l'adoption de la stratégie est une activité panministérielle et le respect des engagements et des cibles contribue à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté; • un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; • un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007 (suite)

Vérifications internes	
Vérifications internes approuvées par le Comité de vérification et d'examen de Transports Canada en 2006-2007 :	
<ul style="list-style-type: none"> • Vérification des pratiques de normalisation des inspections - Transport des marchandises dangereuses • Vérification des pratiques de normalisation des inspections - Sécurité maritime • Vérification des pratiques de normalisation des inspections - Sécurité ferroviaire • Vérification de la rémunération des heures supplémentaires et du surtemps à Transports Canada • Vérification des recettes et des recouvrements - Suivi des redevances ordinaires des pilotes - Suite donnée aux recommandations que contenait le Rapport de vérification de juin 2000 • Vérification des recettes et des recouvrements d'autres ministères (AM) - Volet services des aéronefs • Vérification des recettes et des recouvrements - Suivi de la suite donnée aux recommandations - Vérification de l'accord de contribution conclu avec la Commission canadienne du blé régissant la location des wagons-tremies affectés au transport du grain, juillet 2001 • Vérification des recettes et des recouvrements d'autres ministères (AM) - Volet programme de Registraire des véhicules importés 	<p>On trouvera d'autres précisions à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.</p>

Évaluations internes	
Évaluations internes menées par les Services d'évaluation ministériels en 2006-2007 :	
<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation des initiatives de sûreté maritime de Transports Canada • Évaluation du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) • Évaluation de Direction 2006 	<p>On trouvera d'autres précisions à l'adresse http://www.tc.gc.ca/Evaluationdesprogrammes/rapport/menu.htm.</p>

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007 (suite)

<p>Vérifications externes menées par la Commission de la fonction publique, le Commissariat aux langues officielles ou la Direction des langues officielles de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada</p> <p>Commission de la fonction publique</p>	<p>Vérification des nominations intermédiaires à des postes du groupe de la direction (EX) - Octobre 2006</p> <p>http://www.psc-cfp.gc.ca/audit-verif/reports/2006/acting/index_f.htm</p> <p>Les objectifs de la vérification étaient les suivants : (i) déterminer dans quelle mesure les prises dans les ministères et organismes cibles respectaient le principe du mérite de l'ancienne <i>Loi sur l'emploi dans la fonction publique</i>, les mesures législatives, les règlements et les lignes directrices connexes, ainsi que les valeurs de dotation; et (ii) évaluer l'efficacité des cadres ministériels de gestion de la dotation régissant les nominations intermédiaires externes de plus de quatre mois au sein du groupe de la direction, et internes de plus de six mois. La vérification a porté sur les nominations intermédiaires à des postes d'EX faites au cours des exercices 2002-2003 et 2003-2004. Transports Canada était l'un des ministères sélectionnés aux fins de la vérification.</p> <p>La vérification a révélé que Transports Canada s'était conformé aux lois, aux règlements et aux politiques relevant de l'ancienne <i>Loi sur l'emploi dans la fonction publique</i>. En outre, la vérification a révélé que Transports Canada avait adopté un certain nombre de bonnes pratiques, conformes aux objectifs et aux principes de l'ancienne loi. Même si aucune recommandation ne visait Transports Canada, le Ministère a fourni une réponse et a pris des mesures dans certains domaines pour raffermir ses méthodes de documentation et respecter les nouvelles prescriptions législatives et politiques.</p>
--	---

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007

Réponse aux comités parlementaires
Le secteur manufacturier : Des défis qui nous forcent à agir
Le Ministère a répondu aux recommandations 15 à 17 de ce rapport.
http://cmte.parl.gc.ca/cmte/CommitteePublication.aspx?COM=10476&Lang=1&SourceId=211230

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'Environnement et au Développement durable (CEDD)
Rapport de mai 2006 de la vérificatrice générale

Chapitre 1 - La gestion gouvernementale : l'information financière
http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/rapports.nsf/html/20060501cf.html
Cette vérification s'inscrit dans une série de vérifications dont l'objet était d'évaluer les systèmes et les méthodes de contrôle financiers dans les ministères et organismes du gouvernement fédéral, notamment dans plusieurs ministères. Dans cette vérification, le BVG a déterminé dans quelle mesure les ministères et organismes ont remédié aux principales faiblesses des contrôles financiers internes recensées dans les vérifications préalables du BVG.
Le rapport ne contenait pas d'observations ou de recommandations au sujet de Transports Canada.

Rapport de 2006 du commissaire à l'Environnement et au Développement durable
Chapitre 4 - Stratégies de développement durable
http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/rapports.nsf/html/c20060904cf.html

Dans cette vérification, le commissaire à l'Environnement et au Développement durable analyse les progrès réalisés par les ministères et organismes du gouvernement fédéral dans l'atteinte de certains engagements qu'ils ont pris dans leurs stratégies de développement durable. Cette vérification portait sur un certain nombre de ministères et d'organismes du gouvernement fédéral.
Aucune recommandation ne concernait Transports Canada.

Chapitre 8 - Pétitions sur l'environnement
http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/rapports.nsf/html/c20050908cf.html
L'objectif de cette vérification était d'aviser le Parlement et les Canadiens de l'utilisation des pétitions et du contrôle par le commissaire des engagements et des déclarations faites à l'issue de pétitions spécifiques. Cette vérification visait un certain nombre de ministères et organismes du gouvernement fédéral.
Aucune recommandation ne concernait Transports Canada.

19. Opérations entre apparentées

En vertu du principe de propriété commune, Transports Canada est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le ministère conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal des ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie ci-après :

Services fournis gratuitement:

Au cours de l'exercice, le ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères (installations, cotisations de l'employeur au régime de soins de santé et au régime de soins dentaires, contributions ou système d'indemnisation des accidents du travail et frais juridiques). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du ministère :

	2007	2006
(en milliers de dollars)		
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	25 560 \$	23 693 \$
Contribution payée par le Secrétaire du Conseil du Trésor couvrant la part de l'employeur des primes et frais d'assurance des employés	30 631	28 879
Contribution au système d'indemnisation des accidents du travail fournie par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	3 802	4 247
Services juridiques fournis par le ministère de la Justice	8 538	2 899
Total	68 531 \$	59 718 \$

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène certaines activités au nom de tous sans frais. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du ministère.

20. Chiffres correspondants

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

TRANSPORT CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiés)

17. Avoir réservé du Canada (suite)

- (a) Le compte des Amendes associées au transport des marchandises dangereuses a été créé aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992* et de la réglementation afférente afin de consigner les amendes imposées par les tribunaux.

2007 2006
(en milliers de dollars)

Compte réservé – Amendes associées au transport des marchandises dangereuses :

Solde, 1 ^{er} avril 2006	599 \$	611 \$
Revenus	16	44
Charges	-	(56)

Solde, 31 mars 2007 615 \$ 599 \$

Avoir réservé du Canada 364 398 \$ 351 442 \$

18. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du ministère peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le ministère sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années pour l'acquisition de biens ou services. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars) 2007-08 2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 Par après Total

Paiements de transfert	298 255\$	267 655\$	184 016\$	186 078\$	327 853\$	71 376\$	1 335 233
Immobilisations	12 972	1 076	600	-	-	-	14 648
Autres biens et services	15 141	3 103	2 017	-	-	-	20 261
Ententes de maintenance des logiciels	3 291	-	-	-	-	-	3 291
Modernisations d'immeubles	2 401	610	-	-	-	-	3 011
Autres	1 367	-	-	-	-	-	1 367
Total	333 427 \$	272 444 \$	186 633 \$	186 078 \$	327 853 \$	71 376 \$	1 377 811

16. Passif éventuel (suite)

(b) Réclamations et litiges

Des réclamations ont été faites auprès du ministère dans le cours normal de ses activités. Des poursuites pour les réclamations totalisant environ 40 411 500 \$ (37 500 000 \$ en 2006) étaient toujours en instance au 31 mars 2007. Certaines obligations éventuelles pourraient devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge dans les états financiers.

Transports Canada est cité comme un défendeur dans la revendication de 330 000 000 \$ émise par les Mohawks of Akwesasne. L'action a été déclenchée en 1976, alléguant l'expropriation illégale et la violation de devoir fiduciaire relativement à l'expropriation de terres dans les années 1950 aux fins de construction de la voie maritime du Saint-Laurent et du Pont international de la Voie maritime. Pour le moment, on ne peut déterminer quel sera le résultat de cette revendication. Aucune charge à payer n'a été prévue dans les états financiers pour cette éventualité.

17. Avoir réservé du Canada

Le ministère inclut dans ses revenus et charges certaines transactions que la législation prescrit de réserver pour des charges relatives à des comptes à fins déterminées. Le ministère possède deux comptes de ce genre :

(a) La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été créée aux termes de l'article 702 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de consigner le versement des droits de tonnage pour le mazout transporté par des navires dans les eaux canadiennes. Les réclamations découlant de la pollution du milieu marin, les droits de l'administrateur de la Caisse et les charges associées de contrôle de la pollution par les hydrocarbures sont financées à partir de la Caisse.

	2006	2007	(en milliers de dollars)
Compte réservé – Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires :			
Solde, 1 ^{er} avril 2006	350 843 \$	339 109 \$	
Revenus	14 092	12 316	
Charges	(1 152)	(582)	
Solde, 31 mars 2007	363 783 \$	350 843 \$	

15. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées (suite)

Les versements annuels minimaux en vertu des contrats de location-acquisition :

Exercice d'échéance	2007	2006
(en milliers de dollars)		
2006-2007	\$-	\$ 54 265
2007-2008	54 897	52 558
2008-2009	53 352	53 352
2009-2010	54 158	54 158
2010-2011	54 976	54 976
2011-2012	55 807	1 379 736
2012-2013 et les exercices ultérieurs	1 323 929	
Total des versements minimaux en vertu des contrats de location-acquisition	1 597 119	1 649 045
Moins : Intérêts imputés	928 554	966 385
Solde de l'obligation au titre des immobilisations corporelles louées	668 565 \$	682 660 \$

16. Passif éventuel

(a) Sites contaminés

On comptabilise les éléments de passif afin d'inscrire les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés lorsque le ministère est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. Le ministère a identifié environ 568 sites (571 sites en 2006) où des mesures sont possibles et pour lesquels un passif de 186 814 790 \$ (149 670 000 \$ en 2006) a été constaté. Le ministère a évalué des coûts additionnels d'assainissement de 139 108 000 \$ (154 427 000 \$ en 2006) qui ne sont pas comptabilisés puisqu'il est peu probable que ces coûts soient engagés pour le moment. Les efforts déployés par le ministère pour évaluer les sites contaminés peuvent entraîner des passifs environnementaux additionnels ayant trait aux sites récemment établis ou aux modifications apportées aux évaluations ou à l'utilisation prévue des sites existants. Ces éléments de passif seront comptabilisés par le ministère pendant l'exercice où ils seront connus.

14. Avantages sociaux (suite)

La responsabilité du ministre relative au régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ : Le ministre verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Voici quelles étaient les indemnités de départ au 31 mars :

	2007	2006
(en milliers de dollars)		
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	73 716 \$	64 705 \$
Charges pour l'exercice	13 080	14 435
Prestations versées pendant l'exercice	(7 364)	(5 424)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	79 432 \$	73 716 \$

15. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées

Aux termes de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*, le gouvernement du Canada a conclu en 1992 un contrat de location-acquisition à long terme et est obligé de verser une subvention annuelle de 41 900 000 \$ (en dollars de 1992) à Strait Crossing Finance Inc., une société détenue à cent pour cent par la province du Nouveau-Brunswick, pour la construction du pont de la Confédération. Les paiements annuels faits par Transports Canada sont dus le premier avril et serviront à rembourser un montant de 661 000 000 \$ en obligations, à un taux réel de 4,5 pour cent, émises en octobre 1993 par Strait Crossing Finance Inc. pour financer la construction du pont. Les paiements annuels ont commencé en 1997 et se poursuivront jusqu'en 2033. À ce moment, la propriété du pont sera transférée au gouvernement du Canada.

Le 1^{er} avril 2006, un paiement annuel au montant de 54 265 000 \$ (2006 - 52 790 000 \$) a été effectué. Ce paiement couvre le paiement d'un montant de 14 095 000 \$ (2006 - 13 480 721 \$) en principal et des charges d'intérêts d'un montant de 40 170 000 \$ (2006 - 39 309 279 \$).

Le ministre a comptabilisé une obligation de 668 565 000 au 31 mars 2007 (682 660 000 \$ au 31 mars 2006) en vertu du contrat de location-acquisition, en fonction de la valeur actuelle des futurs paiements de subvention calculés selon un taux d'intérêt de 6,06265 % (2006 - 6,1605 %).

12. Immobilisations corporelles (suite)

a) Système d'actifs des aéroports nationaux

Les actifs du Réseau national des aéroports enregistrés précédemment comprennent les terrains, les édifices, les travaux et les infrastructures des 22 aéroports canadiens restants.

Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (21) et un gouvernement municipal (1). Ces accords sont conformes à la Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral, aux principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes et aux principes de base régissant la création et l'exploitation des administrations aéroportuaires canadiennes, qui, en partie, prévoient le transfert des responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien de certains aéroports au Canada à des administrations aéroportuaires canadiennes.

Transports Canada a le droit de mettre fin aux accords d'exploitation et d'assumer les responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien des aéroports si les aéroports loués ne sont pas exploités conformément aux modalités de leurs accords d'exploitation respectifs ainsi qu'à la politique et aux principes susmentionnés.

13. Comptes créditeurs et charges à payer

	2007	2006
(en milliers de dollars)		
Comptes créditeurs des tiers	563 706 \$	566 566 \$
Comptes créditeurs des autres ministères	60 231	69 041
Salaires accumulés	17 200	15 589
Autres comptes créditeurs et charges à payer	50 085	38 609
Total des comptes créditeurs et des charges à payer	691 222 \$	689 805 \$

14. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite: Les employés du ministère participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par années de service validables multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le ministère versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2006-07 les charges s'élèvent à 57 385 000 \$ (58 770 000 \$ en 2005-06), soit environ 2,2 fois (2,6 fois en 2005-06) les cotisations des employés.

12. Immobilisations corporelles:

(en milliers de dollars)	Coût				Amortissement cumulé				2007 Valeur comptable nette	2006 Valeur comptable nette
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cessions et radiations	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Amortisse- ment	Cessions et radiations	Solde de clôture		
Terrain ⁽¹⁾	198 586\$	8 747\$	9 333\$	198 000\$	- \$	- \$	- \$	- \$	198 000\$	198 586\$
Bâtiments et travaux ⁽²⁾	4 034 937	6 655	163 706	3 877 886	2 149 455	122 192	99 865	2 171 782	1 706 104	1 885 482
Machine et matériel ⁽³⁾	181 401	820	2 041	180 180	97 495	17 357	2 052	112 800	67 380	83 906
Véhicules	797 014	18 864	30 974	784 904	554 295	33 042	27 555	559 782	225 122	242 719
Améliorations locatives	13 635	531	-	14 166	5 346	1 334	-	6 680	7 486	8 289
Travaux en cours	69 471	54 187	2 643	121 015	-	-	-	-	121 015	69 471
Pont de la Confédération	818 820	-	-	818 820	72 329	8 188	-	80 517	738 303	746 491
TOTAL	6 113 684 \$	89 804 \$	208 697 \$	5 994 971 \$	2 878 920 \$	182 113 \$	129 472 \$	2 931 561 \$	3 063 410 \$	3 234 944 \$

Les charges d'amortissement pour l'année se terminant le 31 mars 2007 sont de 182 113 \$ (2006 - 180 644 \$)

(1) Inclut le terrain des 22 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 131 743 \$ (2006 - 131 743 \$)

(2) Inclut les Bâtiments et travaux des 22 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 941 913 \$ (2006 - 1 088 739 \$)

(3) Inclut les Machines et matériel des 22 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 294 \$ (2006 - 317 \$)

11. Investissements (suite)

- (i) Monnaie Royale du Canada :
- Suite à une restructuration du Gouvernement fédéral, la Monnaie Royale du Canada a été transférée de l'Agence du Revenu du Canada à Transports Canada. L'investissement de 40 000 000 \$ est divisé par quatre mille actions de dix mille chacune.

- (ii) Via Rail Canada Inc. :
- Au cours de l'exercice financier 1979-80, une autorisation non budgétaire d'acquérir des actions ordinaires de Via Rail Canada Inc. a été octroyée, pour une évaluation de 100 \$ par action et une valeur totale de 9 300 000 \$.

- (iii) Parc Downsview :
- L'investissement dans le Parc Downsview Inc. a pour but de permettre la conclusion du transfert des terres de la Défense Nationale au Parc Downsview.

- (iv) Ridley Terminals Inc. :
- Le 1^{er} novembre 2000, les actions de Ridley Terminals Inc. détenues par la Société canadienne des ports ont été transférées à la couronne sous l'administration de Transports Canada. En raison des inquiétudes des années précédentes concernant la viabilité de Ridley Terminals Inc., l'investissement dans Ridley Terminals a été dévalué à sa valeur nominale dans les états financiers du ministère.

(iii) Port de Victoria :

Le prêt à long terme du port de Victoria se rapporte à la vente d'une parcelle de terrain du port au montant de 2 578 469 \$. Le prêt est assorti des modalités de remboursement annuel et est comptabilisé à sa valeur nette, après escompte, de 1 423 000 \$ avec le taux d'intérêt du marché à la date de la vente. Un versement de 85 440 \$ a été reçu au cours de l'exercice de 2006-07 (42 720 \$ en 2005-06).

(iv) Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent :

Le compte de portefeuille de prêts de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a été établi en vertu de paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*. La Corporation gère le portefeuille de prêts aux termes d'un contrat conclu avec Transports Canada. Le prêt est assorti des modalités de remboursements mensuels avec un taux d'intérêt annuel de 7 %. Le prêt est assorti d'une garantie sur le titre de propriété et une libération partielle sur les lots individuels pourrait être accordée au montant de 6 000 \$. À ce jour, trois des quatre prêts ont été libérés. Le débiteur hypothécaire est en négociations avec Transports Canada et Justice Canada en ce qui concerne le prêt restant, lequel était payable en mars 2004.

10. Loyers

Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend les vingt-cinq (25) aéroports canadiens jugés essentiels pour le transport aérien au Canada, dont trois (3) aéroports détenus par les gouvernements territoriaux. Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (21) et un gouvernement municipal (1). Au cours de l'exercice financier 2003-04, le ministère a négocié des modifications locatives avec neuf autorités aéroportuaires prévoyant le report d'une partie du loyer payable au ministère par les autorités aéroportuaires pour les années 2003 à 2005 du bail. Le total de loyers reportés pour la période de 2003 à 2005 est payable au ministère sur 10 ans, à partir de l'année 2006 du bail. Des paiements reportés de 6 855 098 \$ ont été perçus au cours de l'exercice financier 2006-07 (1 832 000 \$ en 2005-06). Les créances à long terme au 31 mars 2007 étaient de 64 072 699 \$ (70 927 797 \$ au 31 mars 2006).

11. Investissements

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Monnaie Royale du Canada	40 000 \$	- \$
Vial Rail Canada Inc.	9 300	9 300
Parc Downsview	2 492	-
Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000
Moins : Réduction de valeur pour ajustement d'évaluation	(89 000)	(89 000)
Total des investissements	52 792 \$	10 300 \$

9. Prêts

		2007	2006
		(en milliers de dollars)	
Administration du port de St-John		22 647 \$	22 647 \$
Administrations aéroportuaires canadiennes		24 330	24 330
Port de Victoria		2 451	2 536
Corporation de gestion de la voie maritime du Saint Laurent		168	179
Moins :			
Provisions pour prêts	(20 604)	(20 604)	
Escomptes sur prêts	(17 676)	(18 317)	
Total des prêts		11 316 \$	10 771 \$

(i) Administration du port de St. John :

Le prêt à l'Administration du port de St. John consiste en une avance consolidée sans intérêt faite relativement au financement, à la construction et à l'exploitation d'un pont à péage traversant le port de St. John (Nouveau-Brunswick). D'autres avances sans intérêts pourront être faites au cours des années où les coûts de fonctionnement et de financement du pont à péage dépasseront ses revenus. Lorsque le revenu de l'exercice dépassera les coûts de fonctionnement et de financement, l'Administration du pont du port de St. John remettra annuellement le surplus à Transports Canada pour rembourser la dette. Transports Canada a inscrit une réduction de valeur de 13 478 000 \$ pour refléter la nature du prêt à conditions privilégiées.

(ii) Administrations aéroportuaires canadiennes :

Les prêts au montant total de 24 330 000 \$ aux administrations aéroportuaires canadiennes sont associés au transfert de biens meubles et de biens consommables à chacune des autorités au moment du transfert des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien à l'administration aéroportuaire, aux termes de la Politique nationale des aéroports. Le portefeuille de prêts en cours est composé de treize (13) prêts sans intérêts consentis aux autorités aéroportuaires canadiennes entre les années 1997 et 2003, accompagnés de modalités de remboursement annuel prescrit. Les prêts sont enregistrés à leur valeur actualisée nette tenant compte du taux d'intérêt du marché au moment de l'octroi du prêt. Le 9 mai 2005, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il adopterait une nouvelle politique d'allègement du loyer pour les aéroports détenus par le gouvernement fédéral et, en plus des diminutions de loyer, le gouvernement a annoncé qu'il annulerait les paiements en souffrance au titre des biens meubles. Par conséquent, une réduction de valeur totale des prêts associés aux biens meubles a été enregistrée.

7. Revenus

Le tableau suivant donne le détail des revenus par catégorie :

	2007	2006
(en milliers de dollars)		
Vente de biens et services :		
Loyer provenant des aéroports	295 181 \$	295 941 \$
Revenus de surveillance et d'application de la loi	36 010	39 934
Locations et concessions	26 788	35 415
Maintenance d'aéronefs et services de vol	34 369	29 722
Droits chargés aux utilisateurs des installations de transport	14 155	16 031
Divers	11 155	4 570
Recherche et développement	1 497	1 757
Intérêts	642	798
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 17)	14 108	12 360
Total des revenus	433 905 \$	436 528 \$

8. Débiteurs et avances

Le tableau suivant donne le détail des débiteurs et des avances :

	2007	2006
(en milliers de dollars)		
Comptes débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	17 602 \$	13 709 \$
Comptes débiteurs de l'extérieur	25 440	28 982
Avances aux employés	335	399
Moins : Provision pour créances douteuses sur les débiteurs de l'extérieur	(9 694)	(8 894)
Total des comptes débiteurs et avances	33 683 \$	34 196 \$

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiées)

6. Charges

Le tableau suivant donne le détail des charges par catégorie :

	2007	2006
(en milliers de dollars)		
Autres niveaux de gouvernements au sein du Canada	165 452 \$	231 550 \$
Organismes sans but lucratif	38 183	136 678
Industrie	46 282	66 215
Individus	741	798
Autres pays et organisations internationales	130	-
Total des paiements de transfert	250 788 \$	435 241 \$
Salaires et avantages sociaux	486 951 \$	471 038 \$
Amortissement des immobilisations corporelles	182 113	180 644
Services professionnels et spéciaux	192 938	107 577
Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	60 315	52 549
Intérêts sur les contrats de location-acquisition	40 161	40 170
Déplacements et déménagements	35 932	33 895
Réparation et entretien de l'équipement	36 362	46 509
Installations (Note 19)	25 560	23 693
Services publics, fournitures et approvisionnements	19 808	26 605
Télécommunications	7 470	7 373
Paielements tenant lieu d'impôts fonciers	6 958	6 833
Services d'information - communications	9 244	5 698
Locations	5 227	4 528
Domage et autres réclamations contre la couronne	1 427	38 394
Frais d'affranchissement	3 584	3 498
Divers	6 283	847
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 17)	1 152	638
Total des charges de fonctionnement	1 121 485	1 050 489
Total des charges	1 372 273 \$	1 485 730 \$

5. Crédits parlementaires (suite)

(b) Crédits fournis et utilisés

Crédits fournis	
2006	(en milliers de dollars)
2007	

301 080 \$	Crédit 01 - Charges de fonctionnement
79 124	Crédit 05 - Charges en capital
429 626	Crédit 10 - Paiements de transfert
146 853	Montants législatifs
(1 369)	Moins : Crédits disponibles pour emploi dans les exercices ultérieurs
(73 098)	Crédits annulés : Fonctionnement

Crédits de l'exercice en cours utilisés 701 655 \$ 874 877 \$

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés

2006	(en milliers de dollars)
2007	
536 718 \$	Encaisse nette fournie par le gouvernement
66 369	Revenu non disponible pour dépenser
425	Remboursement des charges d'exercices antérieurs

Variation de la situation nette du Trésor :

(5 167)	- Frais juridiques de Justice Canada
(6 479)	- Variation dans les actifs financiers
269 609	- Variation dans le passif
88 102	- Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles
7 202	- Autres ajustements
(116 761)	

271 386 \$	(63 581) \$
874 877 \$	701 655 \$
Crédits de l'exercice en cours utilisés	

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiés)

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires de l'exercice en cours

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	938 368 \$	1 049 202 \$
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Revenus non disponibles pour dépenser	66 369	58 007
Remboursement de charges des exercices précédents	425	8 766
Amortissement des immobilisations corporelles	(182 113)	(180 644)
Variation des Indemnités de vacances et congés compensatoires	(1 776)	(3 037)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(72 023)	(53 072)
Autre	12 377	(1 396)
Provision pour l'évaluation des prêts et des investissements	-	(20 603)
Allocation pour passif environnemental et passif éventuel	49 326	20 326
Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges	(3 630)	(9 045)
Indemnités de départ	(5 717)	(9 011)
Frais juridiques de Justice Canada	(6 455)	(5 167)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(68 531)	(59 718)
Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Variation des charges payées d'avance	(265)	(821)
Acquisition d'immobilisations corporelles	89 804	66 437
Transfert d'immobilisations corporelles sans impact monétaire	(8 747)	-
Diminution des stocks	(3 091)	(6 229)
Paielements des contrats de location-acquisition	14 095	13 481
Autres	(116 761)	7 401
Crédits de l'exercice en cours utilisés	24 965 \$	80 269 \$
	701 655 \$	874 877 \$

L'impact de ces changements sur les soldes de fermeture publié en 2005-06 est présenté ci-dessous en milliers de dollars :

Montant	Effet du redressement	Montant publié	(en milliers de dollars)
redressé			

Etat des résultats

Réseau de transport sûr et sécuritaire	574 181	1 231	575 412
Total charges	1 484 499	1 231	1 485 730
Coût de fonctionnement net	1 047 971	1 231	1 049 202
Etat de la situation financière			

Immobilisations corporelles	3 197 905	37 039	3 234 944
Stocks	97 830	(40 885)	56 945
Total des actifs financiers	3 297 419	(3 846)	3 293 573
Total des actifs	3 423 614	(3 846)	3 419 768
Avoir du Canada	1 796 718	(3 846)	1 792 872
Etat de l'avoir du Canada			

Avoir du Canada, début de l'exercice	2 248 253	(2 615)	2 245 638
Coût de fonctionnement net	(1 047 971)	(1 231)	(1 049 202)
Avoir du Canada, fin de l'exercice	1 796 718	(3 846)	1 792 872

4. Changement d'estimations comptables

À partir de février 2007, Transports Canada a réévalué la durée de vie utile de ses aéronefs et ses moteurs d'aéronefs. La durée de vie utile des aéronefs et des moteurs d'aéronefs se situe maintenant entre 6 et 20 ans, (15 ans précédemment) basée sur notre expérience et les changements dans la technologie. L'impact du changement de l'estime de la durée de vie utile est une augmentation des dépenses d'amortissement de 824 306\$ inclus dans l'état des résultats.

5. Crédits parlementaires

Transports Canada reçoit la plus grande partie de son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du ministère diffèrent selon qu'ils sont présentés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

(o) Incertitude relative à la mesure — La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor du Canada, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont le passif éventuel, les passifs environnementaux, le passif pour les indemnités de départ et la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Changement dans les conventions comptables

Durant l'exercice, Transports Canada a adopté un changement de conventions comptables relativement à ses immobilisations corporelles dans le but de mieux refléter la valeur économique de ces actifs dans les comptes financiers du ministère. Ces changements ont été appliqués rétroactivement avec redressement des périodes précédentes.

Les pièces durables d'aéronefs avec un coût historique de plus de \$10 000 et une vie utile de plus d'une année ont été re-classifiées de l'inventaire aux immobilisations corporelles. Toute améliorations sur les pièces durables qui auraient auparavant été classées comme une charge de réparation et d'entretien de l'équipement, est maintenant classées comme une immobilisation corporelle.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

- (1) Stocks — Les stocks sont composés des pièces de rechange, du matériel, des fournitures et des publications détenus par le ministère. Les pièces consommables gardées en inventaire, autres que les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évaluées au coût moyen. Les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évaluées sur une base de coût spécifique. Un *article en inventaire numéroté* est un stock de matière consommable ou chaque item possède un numéro de série pour fins traçabilité dans le cadre de la certification de navigabilité des aéronefs. Une *pièce durable* est une pièce qui n'est pas entièrement consommée lors de son utilisation et dont la valeur économique est rétablie en partie ou en totalité à la suite d'une remise en état après utilisation. Après remise en état, les pièces durables sont remises dans le stock pour utilisation ultérieure. Les stocks qui n'ont plus de potentiel de service sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

- (m) Opérations en devises étrangères — Les opérations en devises étrangères sont converties en dollars canadiens en s'appuyant sur le taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens en utilisant le taux de change en vigueur le 31 mars 2007. Les pertes résultant de la conversion de devises étrangères sont présentées à l'Etat des résultats sous la rubrique divers des charges.

- (n) Immobilisations corporelles — Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat. Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Période d'amortissement
Pont de la Confédération	100 ans
Bâtiments et travaux :	
Bâtiments	20 à 40 ans
Travaux et infrastructures	10 à 40 ans
Machines et matériel :	
Machines et matériel	5 à 20 ans
Matériel informatique	3 à 5 ans
Logiciels informatiques	3 ans
Véhicules :	
Navires et bateaux	10 à 20 ans
Aéronefs	6 à 20 ans
Véhicules automobiles	6 à 35 ans
Améliorations locatives	Selon les modalités du bail
Immobilisations corporelles louées :	
Matériel et équipement loués	Selon la vie utile de l'immobilisation si une option d'achat à prix de faveur existe ou selon la durée du bail

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du ministère au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du ministère découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le ministère n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.

- Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

- (g) Les débiteurs de l'extérieur sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs de l'extérieur dont le recouvrement est incertain.

- (h) Les prêts en cours sont comptabilisés au coût. Ils sont réduits à leur valeur nette actuelle pour refléter les conditions privilégiées en utilisant les taux du marché à la date d'émission. Les escomptes sur les prêts sont amortis pendant la durée des prêts. Des provisions sont prévues pour les prêts dont le remboursement est incertain

- (i) Les placements dans des sociétés d'Etat sont comptabilisés au coût. S'il se produit une perte de valeur permanente, une provision est enregistrée pour réduire la valeur comptable de l'investissement à sa valeur nominale.

- (j) Passif éventuel — Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

- (k) Passifs environnementaux — Les passifs environnementaux reflètent les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés. À partir des meilleures estimations de la direction, on comptabilise un passif et une charge lorsque la contamination se produit ou lorsque le ministère est mis au courant de la contamination et est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. S'il n'est pas possible de déterminer la probabilité de l'obligation du ministère d'assumer ces coûts ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, les coûts sont présentés à titre de passif éventuel dans les notes complémentaires aux états financiers.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

- (b) Encaisse nette fournie par le gouvernement – Transports Canada fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le Receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le ministre est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le ministre sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.
- (c) La variation de la situation nette du Trésor correspond à la différence entre l'encaisse nette fournie par le gouvernement et les crédits utilisés au cours d'un exercice, à l'exclusion du montant des revenus non disponibles comptabilisés par le ministre. Il découle d'écarts temporaires entre le moment où une opération touche un crédit et le moment où elle est traitée par le Trésor.

(d) Revenus :

- Les revenus provenant de droits réglementaires sont constatés dans les comptes en fonction des services fournis au cours de l'exercice.
 - Les autres revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.
 - Les revenus déjà encaissés mais non gagnés sont présentés à titre de revenus reportés.
- (e) Charges – Elles sont comptabilisées au moment où a eu lieu la transaction ou la dépense sous-jacente, sous réserve des dispositions suivantes :

- Les subventions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les critères de paiement sont satisfaits. En ce qui concerne les subventions ne faisant pas partie d'un programme existant, la charge est constatée lorsque le gouvernement annonce la décision de verser un transfert ponctuel, dans la mesure où le Parlement a approuvé la loi habilitante ou l'autorisation des paiements avant que les états financiers ne soient achevés.
- Les contributions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité ou a rempli les conditions de l'accord de transfert.
- Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.
- Les services fournis gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et les services juridiques sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

1. Autorisations et objectifs :

Transports Canada, un ministre fédéral nommé dans l'Annexe 1 de la Loi sur la gestion des finances publiques, doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Transports Canada est responsable des politiques, des programmes et des objectifs en matière de transport établis par le gouvernement du Canada, qui sont appuyés par les programmes ministériels suivants :

- Infrastructure : Contribue à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales et éloignées grâce à des investissements stratégiques dans des domaines qui appuient directement les priorités fédérales, l'amélioration de la gouvernance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la cession d'éléments d'actifs fédéraux à des parties mieux placées pour les gérer, le soutien continu aux installations qui dépendent du gouvernement fédéral et le rôle de propriétaire importants de terrains.

- Transport sûr et sécuritaire: Favorise la sûreté du réseau de transport canadien, constitué des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, grâce à l'élaboration de politiques, à l'établissement de règles et à l'exercice d'activités de contrôle, d'application et de diffusion pour assurer la protection des gens contre les accidents et l'exposition aux matières dangereuses, de permettre le mouvement efficace des gens et des marchandises, et de protéger l'environnement contre la pollution.

- Développement durable : Conçoit et institue des programmes et des politiques à l'appui du développement durable pour protéger le milieu naturel et voir à l'avènement d'un réseau de transport plus durable au Canada.

Transports Canada livre ses programmes et ses services en vertu de nombreuses autorisations législatives et autorités constitutionnelles, notamment la Loi sur le ministère des Transports, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et la Loi sur la sûreté du transport maritime.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

- (a) Crédits parlementaires – Transports Canada est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au ministère ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes comptabilisés dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 5 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de rapports financiers.

TRANSPORTS CANADA

Etat des flux de trésorerie
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

2007 2006
(redressé)
(en milliers de dollars)

Activités de fonctionnement		Coût de fonctionnement net		Eléments sans effet sur la trésorerie :		Eléments n'affectant pas l'encaisse :	
		938 368 \$	1 049 202 \$				
Amortissement des immobilisations corporelles							
(182 113)	(180 644)			Services fournis gratuitement par d'autres ministères (Note 19)			
(68 531)	(59 718)			Perte sur l'aliénation et dépréciation des immobilisations corporelles			
(72 023)	(53 072)			Allocations pour passif environnemental et passif éventuel			
49 326	20 326			Provision pour évaluation des prêts et des investissements			
(3 630)	(9 045)			Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges			
(5 717)	(9 011)			Indemnités de départ			
12 377	(1 396)			Autres			
Variation de l'état de la situation financière :							
(89 878)	(272 646)			Diminution (augmentation) du passif			
35 669	6 479			Augmentation (diminution) des actifs financiers			
(3 356)	(7 050)			Augmentation (diminution) des stocks et des charges payées d'avance			
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement		610 492	462 822				
Activités d'investissement en immobilisations							
Remboursement du capital sur les immobilisations corporelles louées		14 095	13 481				
Acquisition d'immobilisations corporelles		89 804	66 437				
Transfert d'immobilisations corporelles sans impact monétaire		(8 747)	-				
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles		(7 202)	(6 022)				
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations		87 950	73 896				
Activités de financement							
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada		(698 442) \$	(536 718) \$				

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de l'avoir du Canada

(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

2006	2007	
(redressé)		(en milliers de dollars)
<hr/>		
Avoir du Canada, début de l'exercice	1 792 872 \$	2 245 638 \$
Coût de fonctionnement net	(938 368)	(1 049 202)
Crédits de l'exercice utilisés (Note 5a)	701 655	874 877
Revenus non disponibles pour dépenser	(66 369)	(58 007)
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	(425)	(8 766)
Variation de la situation nette du Trésor (Note 5c)	63 581	(271 386)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (Note 19)	68 531	59 718
<hr/>		
Avoir du Canada à la fin de l'exercice	1 621 477 \$	1 792 872 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de la situation financière
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

2006 2007

(redressé)
(en milliers de dollars)

Actifs		Total	
Actifs financiers			
Débiteurs et avances (Note 8)	33 683 \$	34 196 \$	
Prêts (Note 9)	11 316	10 771	
Loyers (Note 10)	64 073	70 928	
Placements (Note 11)	52 792	10 300	
Total des actifs financiers	161 864	126 195	
Actifs non financiers			
Charges payées d'avance	1 419	1 684	
Stocks	53 854	56 945	
Immobilisations corporelles (Note 12)	3 063 410	3 234 944	
Total des actifs non financiers	3 118 683	3 293 573	
Total		3 419 768 \$	3 419 768 \$

Passifs et avoir du Canada

Passifs

Créditeurs et charges à payer (Note 13)	691 222 \$	689 805 \$	
Indemnités de vacances et congés compensatoires	29 372	27 596	
Indemnités de départ (Note 14)	79 432	73 716	
Revenus reportés	3 664	3 449	
Obligations au titre d'immobilisations corporelles louées (Note 15)	668 565	682 660	
Passifs environnementaux (Note 16)	186 815	149 670	
Total des passifs	1 659 070	1 626 896	
Avoir du Canada (Note 17)	1 621 477	1 792 872	
Total		3 280 547 \$	3 419 768 \$

Passif éventuel (Note 16)

Obligations contractuelles (Note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

Etat de l'avoir du Canada
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

2006	2007	(en milliers de dollars) (redressé)
Charges (Note 6)		
Infrastructure	649 489 \$	867 872 \$
Réseau de transport sûr et sécuritaire	621 649	575 412
Développement durable	99 983	41 808
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution	1 152	638
programmes (Note 17)		
Total des charges		
	1 372 273	1 485 730
Revenus (Note 7)		
Infrastructure	352 726	368 956
Réseau de transport sûr et sécuritaire	66 327	55 144
Développement durable	744	68
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution	14 108	12 360
par les hydrocarbures causée par les navires et autres		
programmes (Note 17)		
Total des revenus		
	433 905	436 528
Coût de fonctionnement net		
	938 368 \$	1 049 202 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

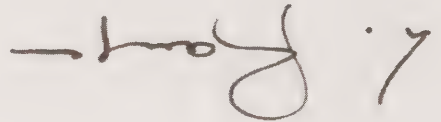
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et toute l'information figurant dans ces états incombe à la direction du ministère. Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du ministère. L'information financière soumise pour la préparation des Comptes publics du Canada et incluse dans le Rapport ministériel sur le rendement du ministère concorde avec les états financiers ci-joints.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le ministère.

Les états financiers du ministère n'ont pas fait l'objet d'une vérification.



Louis Ranger,
Sous-ministre
Ottawa (Canada)

le 10 août 2007



André Morency,
Agent financier supérieur
Ottawa (Canada)

le 10 août 2007

Tableau 11 : États financiers de Transports Canada (non vérifiés)

États financiers de

TRANSPORTS CANADA

(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars 2007

Tableau 10 : Initiatives horizontales

En 2006-2007, Transports Canada a pris part aux initiatives horizontales suivantes soit comme ministère responsable, soit comme partenaire :

1. Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (responsable)
2. Sécurité maritime (responsable)
3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)
5. Projet gazier du Mackenzie et activités d'exploration pétrolière et gazière dans les Territoires du Nord-Ouest (partenaire)

Note :

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique ne figurait pas dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007 comme initiative horizontale. Compte tenu des critères figurant dans le Guide de préparation de la partie III du Budget principal des dépenses 2006-2007 du Secrétariat du Conseil du Trésor, on a déterminé qu'il fallait l'incorporer dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2006-2007.

On trouvera des renseignements complémentaires sur les initiatives horizontales à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/cppi-ibdp/hrdb-rhbd/profil_f.asp.

Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)

En 2006-2007, Transports Canada a administré les programmes de paiements de transfert (PPT) suivants dont la valeur est supérieure à 5 millions \$:

1. Subvention versée à la province de Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contributions pour la sûreté maritime
4. Contribution aux services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
5. Programme stratégique d'infrastructures routières :
 - Volet construction routière
 - Initiatives de transport aux postes-frontière
 - Initiative de planification des transports et d'intégration modale
 - Volet systèmes de transport intelligents
6. Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais
7. Contribution à l'appui de la cession des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports
8. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
9. Programme de contributions au titre de l'exploitation, des investissements et du financement de démarrage des services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée
10. Paiement de subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur le franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)
11. Plan d'action 2000 sur le changement climatique - Programme de démonstration en transport urbain
12. Changements climatiques - Ensemble de réduction des émissions - Initiatives de transport des marchandises par d'autres moyens que le transport routier
13. Paiement versé à la Commission canadienne du blé au titre de l'achat et de la location des wagons-trémies affectés au transport du grain dans l'Ouest du Canada
14. Fonds de cession des ports

On trouvera des renseignements complémentaires sur les programmes de paiements de transfert à l'adresse <http://www.lbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>.

Tableau 8 : Progrès accomplis au regard du plan de réglementation du ministère

Des renseignements supplémentaires sur le progrès accomplis au regard du plan de réglementation du ministère se trouvent à http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp.

A. Frais d'utilisation	Norme de service ¹	Résultats liés au rendement ¹	Consultations des intervenants
	gais_4-ghs_6/f/#anchorbo-gais_4-ghs_6).	été expédiés dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Tous les avis de transmission ont été envoyés dans les 15 jours.	les intervenants ont été entrepris au sujet des modifications apportées en 1986 et 1992.

B. Autres renseignements⁵ :

Outre l'instrument de traitement des plaintes prévu par divers lois et règlements (p. ex. des demandes d'Accès à l'information et protection des renseignements personnels - http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-gais_30/##anchorbo-gais_30), plusieurs instruments de traitement des plaintes ont été conçus et mis en œuvre pour les normes de service se rapportant aux frais d'utilisation dans les ports publics <http://www.tc.gc.ca/Programmes/Ports/normes.htm> et dans les aéroports exploités par Transports Canada <http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm>, pour le Règlement de l'aviation canadien (Système de signalament des questions de l'Aviation civile [SSQAC]) <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/ServicesdeGestion/AV/ssqac.htm>. Une politique intitulée « Traitement des plaintes relatives aux questions concernant les frais d'utilisation et les normes de service connexes de sécurité maritime est désormais disponible sur Internet à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/securitamaritime/normes-de-service/traitement-plaintes.htm>.

Les liens hypertextes peuvent changer après la publication du présent rapport en raison d'une mise à jour régulière des divers sites Web.

Notes :

1. Comme cela a été établi en vertu de la Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation :

- les normes de service peuvent ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;
- les normes de service peuvent ne pas respecter toutes les exigences relatives à l'établissement d'une norme de rendement en vertu de la LFU (p. ex. comparaison internationale, traitement indépendant des plaintes);
- les résultats liés au rendement ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la LFU portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.

2. Sécurité aérienne - Droits réglementaires : la révision des normes est un processus permanent dont est responsable le groupe de travail sur les normes de service.

Un projet pilote est actuellement réalisé dans la région de l'Ontario afin d'adopter cmMercury comme instrument possible de gestion, de suivi et d'amélioration électronique des méthodes de travail relatives aux frais administratifs et aux frais de programme de l'Aviation civile. Ce projet prévoit la conception de méthodes et d'instruments permettant de mesurer et de rendre compte des niveaux de service, notamment dans les domaines où des droits réglementaires sont perçus. L'essai du prototype a débuté en avril 2007 et se terminera à l'automne 2007. Des recommandations seront formulées à l'intention de TCAC en vue d'un déploiement à l'échelle régionale et nationale.

3. Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs : Ressources naturelles Canada a conclu une entente avec Transports Canada au sujet de la délivrance de ces permis. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours de modification. Ces modifications, qui aboliront le programme de permis, devraient entrer en vigueur au début de 2008.

4. Demandes d'accès à l'information - Redevances : la *Loi sur l'accès à l'information* contient des dispositions sur l'exonération de ces redevances.

5. Principale réalisation dans l'amélioration des services - En 2006 et en 2007, Transports Canada, en vertu de son engagement à offrir des services de qualité et à assurer la satisfaction des clients, a également adopté des instruments de règlement des différends qui s'appliquent aux services, à l'utilisation des installations et à la fourniture de biens pour lesquels le Ministère perçoit des redevances d'utilisation. Grâce à cette initiative, les préoccupations et les plaintes des intervenants sont traitées immédiatement et les recours nécessaires sont engagés. Des hyperliens avec des sites Internet traitant des divers instruments de règlement des différends figurent à la rubrique « Autres renseignements » dans les deux tableaux sur les redevances d'utilisation (tableau 7-A) et le rapport de déclaration des frais d'utilisation (tableau 7-B).

A. Frais d'utilisation	Norme de service ¹	Résultats liés au rendement ¹	Consultations des intervenants
redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence			Intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de Transports Canada. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Aéroports - Immatriculation annuelle des équipements mobiles utilisés aux aéroports	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de Transports Canada. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Aéroports - Redevances de stationnement des véhicules	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de Transports Canada. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Ports - Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et de port, droits exigés aux ports publics	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	Des lettres ont été envoyées aux représentants de l'industrie le 27 janvier 2006 avec un délai de 30 jours pour formuler des commentaires, soit avant le 28 février 2006. La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs ³	Dans 95 % des cas, on prend : a) une décision acceptant ou rejetant une nouvelle demande dûment remplie par une fabrique dans les 60 jours suivant sa réception; b) une décision acceptant ou rejetant tout autre type de demande dûment remplie dans les 30 jours suivant sa réception.	Norme de service respectée la totalité du temps Norme de service respectée la totalité du temps	Les consultations avec les intervenants ont été réalisées avec succès par Ressources naturelles Canada (RNCAN) en 1993.
Demandes d'accès à l'information - Redevances de traitement ⁴	Les normes de service sont incluses dans l'article 7 de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-	Les échéances prévues par la loi ont été respectées pour 82 % des demandes. Tous les avis de prorogation de délai ont	La norme de service est établie par la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et le Règlement sur l'accès à l'information. Des consultations avec

Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2006-2007 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation extérieurs

A. Frais d'utilisation	Norme de service ¹	Résultats liés au rendement ¹	Consultations des intervenants
Sécurité aérienne - Droits réglementaires ²	http://www.tc.gc.ca/AviationCivil/normesdeservice.htm	L'aviation générale a récemment modernisé son site Web pour consigner et présenter les niveaux de service des activités relatives à l'immatriculation des aéronefs (immatriculation, location et suppression des aéronefs). Cette amélioration permet aux clients de surveiller l'accomplissement de cette activité sur Internet et elle montre si le service a été fourni dans les délais. Ce projet pilote sera utilisé pour d'autres activités.	Des consultations ont été organisées avec les intervenants pour la dernière fois en 1997 au sujet de tous les droits et en 2000 et en 2004 au sujet de certains droits. Les droits ont été publiés dans la <i>Gazette du Canada</i> respectivement en décembre 1997, en juin 2000 et en septembre 2004. Les modifications apportées en juin 2000 et en septembre 2004 n'ont pas déclenché la <i>Loi sur les frais d'utilisation</i> . Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a été consulté en décembre 2006 pour obtenir son accord sur la méthode de consultation à l'avenir, laquelle a été approuvée. La rétroaction des intervenants est désormais sollicitée par le biais du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC).
Sécurité maritime - Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Sécurité maritime - Bureau de la sécurité nautique - Normes de construction - Étiquettes de conformité	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/droits.htm#Etiquettes_conformite_BSN	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Sécurité maritime - Droits d'inspection des installations radio de navire	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Aéroports - Frais au titre du Règlement sur les redevances des services aéronautiques :	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	La réaction des intervenants a été gérée par les votes existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les

9. Demandes d'accès à l'information - Redevances : la *Loi sur l'accès à l'information* contient des dispositions sur l'exonération de ces redevances.
10. Principale réalisation dans l'amélioration des services - En 2006 et en 2007, Transports Canada, en vertu de son engagement à offrir des services de qualité et à assurer la satisfaction des clients, a également adopté des instruments de règlement des différends qui s'appliquent aux services, à l'utilisation des installations et à la fourniture de biens pour lesquels le Ministère perçoit des redevances d'utilisation. Grâce à cette initiative, les préoccupations et les plaintes des intervenants sont traitées immédiatement et les recours nécessaires sont engagés. Des hyperliens avec des sites Internet traitant des divers instruments de règlement des différends figurent à la rubrique « Autres renseignements » dans les deux tableaux sur les redevances d'utilisation (tableau 7-A) et le rapport de déclaration des frans d'utilisation (tableau 7-B).

Notes :

1. Le Ministère perçoit deux catégories de frais : les frais liés aux Services réglementaires (R) et les frais liés aux autres biens et services (A).
2. Les coûts totaux (réels et estimés) sont déclarés selon la comptabilité d'exercice. Ils représentent le coût total de la fourniture d'un service, d'une installation ou d'un privilège. Le coût total n'est pas forcément le coût imputé aux clients qui paient des frais et un taux inférieur de recouvrement des coûts peut être nécessaire en fonction de la capacité des intervenants à payer, etc.

Conformément aux directives relatives au RMR, les coûts complets sont calculés selon les principes d'établissement des coûts qui figurent dans le Guide pour l'établissement des coûts des extrants du Secrétariat du Conseil du Trésor. Coût total se définit ainsi (source : Guide d'établissement des coûts des extrants au sein du gouvernement du Canada publié par le Secrétariat du Conseil du Trésor - 1994) :

« Le total de tous les coûts, directs et indirects, engagés par le gouvernement pour la fourniture d'un bien, d'un service, d'une propriété, d'un droit ou d'un privilège, y compris : les services offerts sans frais par d'autres ministères (p. ex. le logement des services, les contributions de l'employeur aux régimes d'assurance); les coûts financés par des entités distinctes (p. ex. certains avantages sociaux); les coûts de financement des stocks; et les coûts en capital annualisés, dont le financement. Nota : Comme le présent guide porte principalement sur la détermination du coût total aux fins du recouvrement des coûts, il n'a pas été tenu compte des paiements de transfert. »
3. Les recettes prévues indiquées pour les exercices 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010 sont celles qui figurent dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2007-2008 et sont déclarées selon la méthode de comptabilité de caisse comme pour les recettes réelles.
4. Selon un avis juridique couramment admis, si l'imposition des frais correspondants ou la modification la plus récente a eu lieu avant le 31 mars 2004 :
 - la norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;
 - la norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas respecter toutes les exigences d'établissement en vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation* (LFU) (p. ex., comparaison internationale, traitement indépendant des plaintes);
 - les résultats liés au rendement, s'ils sont fournis, ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la LFU portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.
5. Sécurité aérienne - Droits réglementaires : la révision des normes est un processus permanent dont est responsable le groupe de travail sur les normes de service. Un projet pilote est actuellement réalisé dans la région de l'Ontario afin d'adopter cmMercury comme instrument possible de gestion, de suivi et d'amélioration électronique des méthodes de travail relatives aux frais administratifs et aux frais de programme de l'Aviation civile. Ce projet prévoit la conception de méthodes et d'instruments permettant de mesurer et de rendre compte des niveaux de service, notamment dans les domaines où des droits réglementaires sont perçus. L'essai du prototype a débuté en avril 2007 et se terminera à l'automne 2007. Des recommandations seront formulées à l'intention de Transports Canada - Aviation civile (TCAC) en vue d'un déploiement à l'échelle régionale et nationale.
6. Sécurité maritime - Droits d'inspection des installations radio de navire : cela représente le coût total de la prestation des services d'inspection. Toutefois, les droits d'utilisation ont pour but de recouvrer uniquement les coûts des heures supplémentaires et de déplacement. Recouvrement intégral des coûts.
7. Redevances d'utilisation aux aéroports : cela exclut les recettes et les coûts des aéroports cédés en 2006-2007 ou avant cette date.
8. Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs : Ressources naturelles Canada a conclu une entente avec Transports Canada au sujet de la délivrance de ces permis. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours de modification. Ces modifications, qui aboliront le programme de permis, devraient entrer en vigueur au début de 2008.

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

(en milliers de dollars)											
				2006-2007		Années de planification					
A. Frais d'utilisation	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	Recettes prévues ³	Recettes réelles ³ (publie)	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²
traitement (note 9)		l/index.html					l'accès à l'information (http://lois.justice.gc.ca/fr/s-howdoc/cs/A-1/bo-gas-4-gb-s-6-chorbo-gas-4-gb-s-6)	Tous les avis de prorogation de délai ont été expédiés dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Tous les avis de transmission ont été envoyés dans les 15 jours.			
Total des services réglementaires (R)			Total partiel (R)	16 308,0	16 298,0	344 168,0		Total part. R : Total part. R : Total part. R :	2007-2008 2008-2009 2009-2010	16 075,0 15 968,0 15 972,0	341 790,0 330 586,0 340 762,0
Total des autres biens et services (A)			Total partiel (A)	13 216,2	13 484,2	53 778,5		Total part. A : Total part. A : Total part. A :	2007-2008 2008-2009 2009-2010	13 511,0 13 542,0 13 542,0	41 403,0 41 368,0 41 367,0
Total du rapport			Total	29 524,2	29 782,2	397 946,5		Total	2007-2008 2008-2009 2009-2010	29 586,0 29 510,0 29 514,0	383 193,0 371 954,0 382 129,0
B. Date de la dernière modification : Les modifications ultérieures apportées aux règlements étaient sans rapport avec les frais et n'ont donc pas déclenché la <i>Loi sur les frais d'utilisation</i> .											
C. Autres renseignements¹⁰ : Outre l'instrument de traitement des plaintes prévu par divers lois et règlements (p. ex. des demandes d'Accès à l'information et protection des renseignements personnels - http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-gas-30/fr#anchortho-gas-30), plusieurs instruments de traitement des plaintes ont été conçus et mis en œuvre pour les normes de service se rapportant aux frais d'utilisation dans les ports publics http://www.tc.gc.ca/Programmes/Ports/normes.htm et dans les aéroports exploités par Transports Canada http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm , pour le Règlement de l'aviation canadien (Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC)) http://www.tc.gc.ca/Aviation/Civil/ServicesdeReson/AQ/ssqac.htm . Une politique intitulée « Traitement des plaintes relatives aux questions concernant les frais d'utilisation et les normes de service connexes de sécurité maritime est désormais disponible sur Internet à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/traitement-plaintes.htm .											

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.
Les liens hypertextes peuvent changer après la publication du présent rapport en raison d'une mise à jour régulière des divers sites Web.

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ²	2006-2007					(en milliers de dollars)			
				Recettes prévues ³	Recettes réelles ³	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Années de planification			
									Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²	
exigés aux ports publics												
Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs (note 8)	R	Article 7 de la <i>Loi sur les explosifs</i> (http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cse-17/bo-gas-7::bo-gas-13//fr?page=4) et Règlement sur les explosifs, partie III, alinéa 31(1)i (http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cr/C.R.C.-ch.599/bo-gal-III//fr#anc-horbo-gal-III)	1993	37	34 Recettes non disponibles	38	Dans 95 % des cas, on prend : a) une décision acceptant ou rejetant une nouvelle demande dûment remplie par une fabrique dans les 60 jours suivant sa réception; b) une décision acceptant ou rejetant tout autre type de demande dûment remplie dans les 30 jours suivant sa réception.	Norme de service respectée la totalité du temps	2007-2008 2008-2009 2009-2010	30 0 0	31 0 0	
Demandes d'accès à l'information - Redevances de	A	<i>Loi sur l'accès à l'information</i> et ses règlements : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-	1992	9	6 Recettes non disponibles (Trésor)	1 207	Les normes de service sont incluses dans l'article 7 de la <i>Loi sur</i>	Les échéances prévues par la loi ont été respectées pour 82 % des demandes.	2007-2008 2008-2009 2009-2010	6 6 6	1 199 1 199 1 199	

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2006-2007				Années de planification			
				Recettes prévues ³	Recettes réelles ³	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²
Aéroports - Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports (note 7)	A	Paragraphe 4.4 (2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (http://lois.justice.gc.ca/ft/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels - <i>Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports</i> : http://www.tc.gc.ca/lois-reglemets/GENERALE/La/reglemets/130/la131/la131.html	19 novembre 1998	173	210 Recettes disponibles	1 252	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	209 209 209	1 152 1 152 1 152
Ports - Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et d'entreposage, droits	A	<i>Loi maritime du Canada</i> : http://lois.justice.gc.ca/ft/C-6/7/index.html Frais : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	1 ^{er} janvier 2004	8 525	8 499 Recettes disponibles	39 107	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	8 358 8 374 8 374	27 821 27 786 27 786

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

(en milliers de dollars)											
2006-2007							Années de planification				
A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ²	Recettes prévues ³	Recettes réelles ³	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²
conformité		http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/lmmc/reglements/070/lmmc076/lmmc76.html et TP 1332 : http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp1332/menu.htm	rapport avec les frais.					pour le RMR 2007-2008.			
Sécurité maritime - Droits d'inspection des installations radio de navire (note 6)	R	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERAL/Imm/reglements/060/lmmc062/lmmc62.html	1978	80	48	1 017	http://www.tc.gc.ca/securemarine/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	2007-2008 2008-2009 2009-2010	48 48 48	951 951 951
						La portion du coût complet du ministère des Pêches et des Océans est incluse ci-dessus : 311					
Aéroports - Frais au titre du Règlement sur les	A	Paragraphe 4.4 (2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (http://laws.just	31 août 2003	4 509	4 768	12 208	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	4 937 4 952 4 952	11 227 11 227 11 226

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : Loi sur les frais d'utilisation (suite)

(en milliers de dollars)											
A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ^B	2006-2007				Années de planification			
				Recettes prévues ³	Recettes réelles ³	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²
Sécurité maritime - Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	R	Divers règlements en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (http://laws.justice.gc.ca/fr/show_idm/cs/S-9), notamment le Barème de droits du <i>Bureau d'inspection des navires à vapeur</i> ; le <i>tarif des droits d'immatriculation et de délivrance des permis des navires</i> , etc. http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/lmmc/menu.htm	6 juin 1995	7 322	7 917	88 243	http://www.tc.gc.ca/securite_maritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	2007-2008	7 412	81 230
					Recettes disponibles				2008-2009	7 382	84 291
									2009-2010	7 382	84 679
Sécurité maritime - Bureau de la sécurité nautique - Normes de construction - Étiquettes	R	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> /Règlement sur les petits bâtiments/TP 13 32 incorporé par renvoi :	1995	222	209	682	http://www.tc.gc.ca/securite_maritime/normes-de-service/droits.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles	2007-2008	210	753
					Recettes disponibles				2008-2009	210	603
									2009-2010	210	612

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : Loi sur les frais d'utilisation

(en milliers de dollars)											
A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification ²	2006-2007				Années de planification			
				Recettes prévues ³	Recettes réelles ³	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²
Sécurité aérienne - Droits réglementaires (note 5)	R	<i>Loi sur l'aéronautique</i> : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html Frais perçus en vertu du Règlement de l'aviation canadien (RAC) à : http://www.tc.gc.ca/aviationcivil/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm	15 juillet 2000	8 647	8 090	254 188	http://www.tc.gc.ca/aviationcivil/normesdeservice.htm	L'aviation générale (AG) a récemment modernisé son site Web pour consulter et présenter les niveaux de service des activités relatives à l'immatriculation des aéronefs (immatriculation, location et suppression des aéronefs). Cette amélioration permet aux clients de surveiller l'accomplissement de cette activité sur Internet et elle montre si le service a été fourni dans les délais. Ce projet pilote sera utilisé pour d'autres activités.	2007-2008	8 375	258 825
					Recettes disponibles			Le lien avec le site Web de l'AG sur les niveaux de service pour l'immatriculation et la location des aéronefs est fourni à titre de référence http://www.tc.gc.ca/aviation/activepages/ccarts/aspdescriptions/recherche/veauservice.asp	2008-2009	8 328	244 741
									2009-2010	8 332	254 520

Tableau 6 : Besoins en ressources par direction/secteur

(en milliers de dollars)					
Organisation ¹	Politiques, réglementation, surveillance et l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Sociétés d'État ²	Total
Sous-ministre adjoint - Sécurité et Sûreté					
Dépenses prévues	399 024	-	-	-	399 024
Dépenses réelles	281 104	-	-	-	281 104
Sous-ministre adjoint - Politiques					
Dépenses prévues	-	176 278	-	-	176 278
Dépenses réelles	-	154 050	-	-	154 050
Sous-ministre adjoint - Programmes ³					
Dépenses prévues	-	(102 287)	71 810	-	(30 477)
Dépenses réelles	2 215	(131 418)	25 231	-	(103 973)
Directeur général régional - Atlantique					
Dépenses prévues	39 199	8 349	2 913	-	50 461
Dépenses réelles	36 876	12 209	5 339	-	54 423
Directeur général régional - Québec					
Dépenses prévues	45 171	35 902	2 841	-	83 914
Dépenses réelles	45 332	54 195	7 824	-	107 351
Directeur général régional - Ontario					
Dépenses prévues	49 666	12 945	2 465	-	65 076
Dépenses réelles	45 238	17 227	4 772	-	67 237
Directeur général régional - Région des Prairies et du Nord					
Dépenses prévues	48 882	9 909	3 580	-	62 371
Dépenses réelles	45 729	29 281	5 985	-	80 995
Directeur général régional - Pacifique					
Dépenses prévues	41 394	5 869	3 488	-	50 751
Dépenses réelles	42 823	10 253	7 464	-	60 540
Total					
Dépenses prévues	623 336	146 965	87 097	759 231	1 616 629
Dépenses réelles	499 315	145 797	56 615	724 456	1 426 183

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Les dépenses par organisation, présentées sous chacune des activités de programme, incluent une portion des dépenses de l'administration ministérielle.
2. Les sociétés d'État qui figurent dans l'Architecture des activités des programmes de Transports Canada sont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., Marine Atlantique S.C.C., la Société des ponts fédéraux limitée et VIA Rail Canada inc. Voir tableau I pour ce qui est de leurs ressources financières respectives.
3. Le secteur Sous-ministre adjoint - Programmes inclut toutes les recettes nettes en vertu d'un crédit relatives à l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre de marché ». Les recettes nettes en vertu d'un crédit prévues sont supérieures aux dépenses prévues et le montant est, par conséquent, présenté entre parenthèses.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

(en milliers de dollars)						
Recettes non disponibles ²	Recettes réelles 2004-2005	Recettes réelles 2005-2006	Budget principal des dépenses	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Activités hors navigation - Voie maritime du Saint-Laurent ³	8 486	10 385	5 200	5 200	7 461	7 461
Allocations des Administrations portuaires canadiennes	10 844	11 698	12 534	12 534	12 033	12 033
Redevances de recherche et développement	52	61	-	-	23	23
Wagons-tremies (locations, règlements des dommages et frais de surestaries)	17 386	17 701	15 000	15 000	12 716	12 716
Rendement des investissements - sociétés d'Etat ⁴	-	-	-	-	87 865	87 865
Rendement des investissements - autres ⁵	205	5 882	-	-	70	70
Remboursement des dépenses de l'exercice précédent	1 851	16 225	-	-	426	426
Redressements des comptes fournisseurs de l'exercice précédent	4 862	6 794	-	-	7 234	7 234
Permis de transporter des explosifs	130	37	-	-	33	33
Amendes et sanctions	1 329	893	-	-	898	898
Produits des ventes	1 243	-	-	-	-	-
Produits de la vente des biens excédentaires de l'Etat	1 170	963	-	-	1 369	1 369
Produits de la vente de biens immobiliers	-	5 059	-	-	6 614	6 614
Intérêts provenant des aéroports cédés	-	20	-	-	-	-
Divers	458	410	-	-	545	545
Total des recettes non disponibles	48 017	76 128	32 734	32 734	137 287	137 287

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Par souci de concordance avec les montants publiés dans les comptes publics (détails des montants disponibles), les catégories de recettes disponibles comprennent une portion des recettes disponibles de l'administration ministérielle.
2. Les recettes disponibles selon la comptabilité de caisse modifiée et ne correspondent pas forcément au formulaire E des comptes publics qui est préparé selon la comptabilité d'exercice.
3. Recettes de la corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent au titre de la gestion de l'exploitation des biens immobiliers.
4. Dividendes reçus de la Société canadienne des postes : 79,6 millions \$; de la Société immobilière du Canada limitée : 7,2 millions \$; et de la Monnaie royale : 1,0 million \$.
5. Englobe le traversier Andrew sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les versements des Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

(en milliers de dollars)					
2006-2007					
Recettes réelles	Budget principal des dépenses	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles	
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr					
Frais d'utilisation relatifs au					
Règlement de l'aviation	8 291	8 648	8 648	8 648	8 090
canadien					
Entretien des aéronefs et					
services de vol	30 710	29 700	25 646	34 369	34 369
Frais relatifs à la					
réglementation en matière de					
sécurité maritime	8 282	8 313	7 544	7 544	8 170
Recettes découlant du					
programme du Registraire des	1 962	2 423	600	4 600	4 600
véhicules importés					
Inspections et certifications	1 529	2 119	292	1 792	1 751
Loyers du Centre d'essais pour	354	290	155	155	257
véhicules automobiles					
Locations et concessions	761	840	598	598	981
Ventes et formation	842	1 071	812	812	823
Recherche et développement	448	-	-	1 100	1 117
Divers	225	698	106	105	632
Total partiel	52 975	53 746	44 400	59 723	60 790
Politiques, programmes et infrastructures à l'appui du cadre de marché					
Recettes relatives aux					
prévisions des services aériens	253	235	160	160	221
Recettes des ports publics					
décolant des frais					
d'utilisation et des permis de	10 448	9 032	8 577	8 577	8 553
Recettes aéroportuaires					
décolant des frais					
d'utilisation et des contrats de	5 320	5 038	4 690	4 690	4 991
service					
Administrations aéroportuaires					
- paiements de loyer et de					
biens meubles	241 862	288 320	299 894	302 498	302 513
Recherche et développement	3 566	2 550	1 744	1 744	1 406
Locations et concessions	8 341	8 124	7 574	7 574	6 895
Ventes et formation	191	112	109	109	129
Inspections et certifications	-	-	-	-	3
Divers	558	263	602	601	146
Total partiel	270 539	313 675	323 349	325 953	324 857
Politiques et programmes à l'appui des transports durables					
Locations et concessions	37	39	62	62	78
Ventes et formation	-	-	-	-	6
Divers	45	8	7	7	13
Total partiel	82	47	69	69	97
Total des recettes disponibles	323 596	367 468	367 818	385 745	385 745

Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

2006-2007 (en milliers de dollars)	Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétaire du Conseil du Trésor (sauf les fonds renouvelables); contribution de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux assurés des employés et dépenses connexes payées par le SCT	Indemnisation des victimes d'accidents du travail accordée par Ressources humaines et Développement social Canada	Traitement et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	Total des services reçus à titre gracieux
	25 560	30 631	3 802	8 538	68 531

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs

Poste voté ou législatif	2006-2007 (en milliers de dollars)			
	Libellé tronqué du poste voté ou du poste législatif	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales
1	Dépenses de fonctionnement	234 692	293 408	301 080
5	Dépenses d'immobilisations	76 455	85 655	79 125
10	Subventions et contributions	296 228	330 354	297 173
15	Paielements à la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	30 488	42 288	32 578
20	Paielements à Marine Atlantique S.C.C.	80 980	80 980	84 980
25	Paielements à VIA Rail Canada inc.	169 001	169 001	169 001
30	Paielements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	381 366	466 962	446 966
33a	Paielements à la Société des ponts fédéraux limitée	-	-	200
(L)	Ministre des Transports du Canada - Traitement et allocation pour automobile	73	73	73
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	66 781	66 781	64 094
(L)	Paielements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3 300	3 300	2 163
(L)	Paielements versés conformément aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent conclues dans le cadre de la Loi maritime du Canada	23 900	23 900	23 927
(L)	Paielement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	53 928	53 928	54 265
(L)	Dépenses du produit de la vente des biens excédentaires de l'Etat	-	-	2 332
(L)	Remboursement des montants crédités aux recettes les années précédentes	-	-	-
Total		1 417 192	1 616 629	1 557 956
				1 426 183

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.
(L) : Législatif

Tableau 2 : Ressources par activité de programme (suite)

Activité de programme	Postes budgétaires de 2006-2007 (en milliers de dollars)						
	Fonctionnement ¹	Immobilitisations	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert ²	Total : dépenses budgétaires brutes	Moins : recettes disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes
Marine Atlantique S.C.C.							
Budget principal des dépenses	79 847	1 133	-	-	80 980	-	80 980
Dépenses prévues	79 847	1 133	-	-	80 980	-	80 980
Autorisations totales ³	84 980	-	-	-	84 980	-	84 980
Dépenses réelles ³	82 080	-	-	-	82 080	-	82 080
VIA Rail Canada inc.							
Budget principal des dépenses	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Dépenses prévues	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Autorisations totales ³	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Dépenses réelles ³	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Politiques et programmes à l'appui du développement durable							
Budget principal des dépenses	61 990	3 461	-	29 383	94 834	(69)	94 763
Dépenses prévues	69 283	3 461	-	14 424	87 168	(69)	87 097
Autorisations totales	62 390	3 604	-	8 906	74 900	(69)	74 831
Dépenses réelles	46 548	2 473	-	7 691	56 712	(97)	56 615
Total							
Budget principal des dépenses	1 277 308	154 246	25 856	327 600	1 785 010	(367 818)	1 417 192
Dépenses prévues	1 377 424	219 442	40 120	347 462	1 984 447	(367 818)	1 616 629
Autorisations totales	1 510 977	79 125	310	353 290	1 943 702	(385 745)	1 557 956
Dépenses réelles	1 453 120	71 255	270	287 282	1 811 927	(385 745)	1 426 183

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Les dépenses de fonctionnement comprennent les paiements législatifs aux régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés les années antérieures, les paiements prévus par les ententes sur la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.
2. Les contributions et autres paiements de transfert comprennent les paiements législatifs concernant le pont Victoria (Montréal) et le paiement de subvention relatif à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.
3. Autorisations totales et dépenses réelles sous chacune des sociétés d'État : Cette somme représente le paiement par Transports Canada des fonds affectés aux sociétés d'État. On ne fait pas de distinction entre les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations des sociétés d'État.

Tableau 2 : Ressources par activité de programme

Activité de programme	Postes budgétaires de 2006-2007 (en milliers de dollars)						
	Fonctionnement ¹	Immobilitisations	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert ²	Total : dépenses budgétaires brutes	Moins : recettes disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr							
Budget principal des dépenses	493 406	32 991	430	68 005	594 833	(44 400)	550 435
Dépenses prévues	529 097	35 382	430	102 826	667 734	(44 400)	623 336
Autorisations totales	538 723	35 274	310	55 121	629 428	(59 723)	569 705
Dépenses réelles	507 799	31 074	270	20 962	560 105	(60 790)	499 315
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien							
Budget principal des dépenses	305 905	75 461	-	-	381 366	-	381 366
Dépenses prévues	347 305	119 657	-	-	466 962	-	466 962
Autorisations totales ³	446 966	-	-	-	446 966	-	446 966
Dépenses réelles ³	441 068	-	-	-	441 068	-	441 068
Politiques, programmes et infrastructure à l'appui d'un cadre de marché							
Budget principal des dépenses	137 868	40 003	25 426	230 212	433 508	(323 349)	110 159
Dépenses prévues	153 600	46 812	39 690	230 212	470 314	(323 349)	146 965
Autorisations totales	176 139	40 247	-	289 263	505 649	(325 953)	179 695
Dépenses réelles	174 317	37 708	-	258 629	470 654	(324 857)	145 797
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.							
Budget principal des dépenses	29 291	1 197	-	-	30 488	-	30 488
Dépenses prévues	29 291	12 997	-	-	42 288	-	42 288
Autorisations totales ³	32 578	-	-	-	32 578	-	32 578
Dépenses réelles ³	32 178	-	-	-	32 178	-	32 178
La Société des ponts fédéraux limitée							
Budget principal des dépenses	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses prévues	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales ³	200	-	-	-	200	-	200
Dépenses réelles ³	129	-	-	-	129	-	129

3.2 Tableaux financiers

Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)

(en milliers de dollars)						
Activité de programme	Dépenses réelles 2004-2005	Dépenses réelles 2005-2006	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	438 705	485 906	550 435	623 336	569 705	499 315
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	501 171	428 766	381 366	466 962	446 966	441 068
Politiques, programmes et infrastructure à l'appui d'un cadre de marché	338 214	333 826	110 159	146 965	179 695	145 797
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	32 019	31 288	30 488	42 288	32 578	32 178
La Société des ponts fédéraux limitée	-	-	-	-	200	129
Marine Atlantique S.C.C.	72 907	70 233	80 980	80 980	84 980	82 080
VIA Rail Canada inc.	191 301	169 001	169 001	169 001	169 001	169 001
Politiques et programmes à l'appui du développement durable	33 876	55 144	94 763	87 097	74 831	56 615
Total	1 608 192	1 574 165	1 417 192	1 616 629	1 557 956	1 426 183*
Moins : recettes non disponibles	(48 017)	(76 128)	(32 734)	(32 734)	(137 287)	(137 287)
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	54 682	59 718	-	57 499	68 531	68 531
Total des dépenses ministérielles	1 614 858	1 557 755	1 384 458	1 641 394	1 489 200	1 357 427
Équivalents temps plein	4 718	4 873	4 900	4 900	4 900	4 854

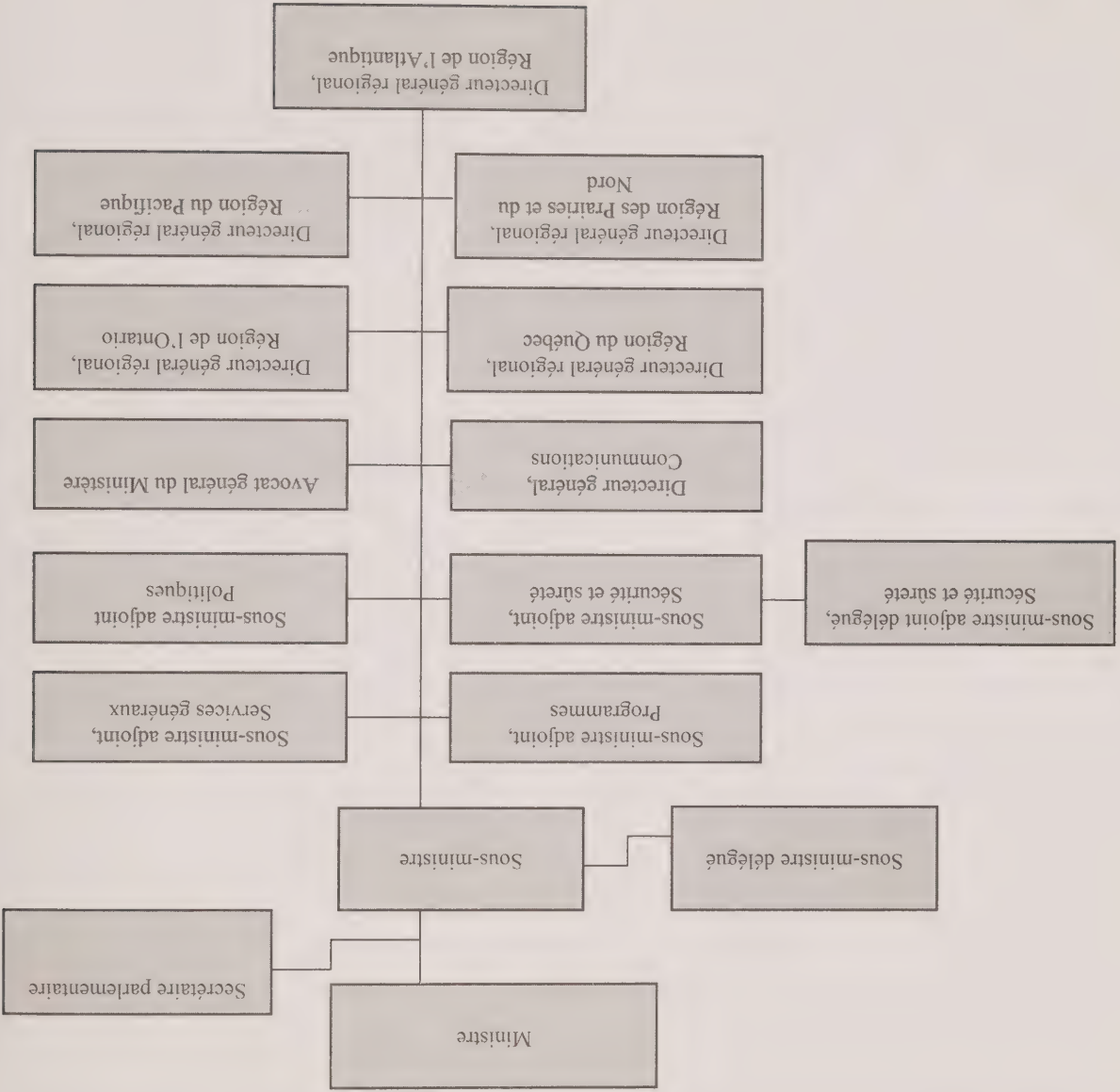
Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

* Exclut 2,5 millions \$ d'investissements non budgétaires en surplus d'apport du Parc Downsview Park Inc. se rattachant à une cession de terrains.

3.1 Renseignements organisationnels

À l'administration centrale de Transports Canada, quatre sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté – et un sous-ministre délégué – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le Groupe Communications et les Services juridiques ministériels. De plus, cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Prairies et Nord ainsi que Pacifique – relèvent directement du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités de programme énoncées dans l'Architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



SECTION III - RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

L'évaluation des risques de déversement a débuté en septembre 2005 et s'est poursuivie jusqu'à cet exercice. L'étude fournira à Transports Canada des renseignements extrêmement précieux en tant que gérant du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Dès lors que les résultats seront connus, Transports Canada pourra évaluer le niveau de préparation qu'offre ce régime, compte tenu des risques répertoriés, et apporter les ajustements nécessaires au régime, le cas échéant.

Transports Canada a également poursuivi ses travaux en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire. En particulier, le Ministère a collaboré avec Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada à l'élargissement de l'Accord de performance environnementale existant pour y introduire un plus grand nombre de plans et de cibles afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de maîtriser les émissions toxiques.

introductions, les États membres de l'OMI ont signé la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (la Convention) le 13 février 2004.

En juin 2006, le programme volontaire de gestion des eaux de ballast du Canada a été remplacé par un programme de réglementation obligatoire. En vertu du Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast, tous les navires, à l'exception des navires expressément exonérés du règlement, sont tenus d'échanger ou de traiter leurs eaux de ballast avant de les déverser dans des eaux de compétence canadienne.

Des milliers d'espèces aquatiques peuvent être transportées dans les eaux de ballast des navires, notamment des bactéries et d'autres microbes, des microalgues et diverses stases d'espèces végétales et animales aquatiques. Les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes transportent des milliers de tonnes d'eau de ballast chaque année, ce qui rend le Canada vulnérable à l'introduction d'espèces exotiques provenant des eaux de ballast déversées.

Le gouvernement du Canada est résolu à protéger le milieu marin et l'environnement d'eau douce du Canada. Transports Canada reconnaît que le déversement sans contrôle des eaux de ballast et des sédiments peut aboutir à l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles qui ont des effets délétères sur des branches d'activités comme la pêche et l'aquaculture, et est résolu à mettre en place et à faire respecter des mesures de contrôle réglementaire appropriées. Le règlement adopté en juin 2006 n'est pas une solution définitive au problème qui consiste à atténuer les risques d'introduction par les navires, même s'il constitue une bonne mesure dans ce sens.

Transports Canada appuie l'adhésion du Canada à la Convention internationale sur les eaux de ballast et sollicitera la confirmation des autres ministères et organismes nécessaires pour que le Canada puisse ratifier cet instrument. Cela dépendra de l'élaboration de systèmes de traitement adaptés et de la confirmation que les dispositions de la Convention assurent la protection suffisante des eaux du Canada.

Pour d'autres renseignements sur le Programme canadien d'eau de ballast, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epc/environnement/ballast/menu.htm>.

Protection et assainissement de l'environnement - Étude d'évaluation des risques de déversement d'hydrocarbures à Terre-Neuve

Avec plus de 280 millions de barils de pétrole qui traversent la région chaque année, la baie de Placentia sur la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador est l'un des ports les plus occupés du Canada. Compte tenu de l'augmentation de la production pétrolière au large des côtes, du raffinage et des activités de transbordement à Terre-Neuve, le Conseil consultatif régional (CCR) a demandé à Transports Canada de procéder à une étude d'évaluation des risques afin d'évaluer les risques de pollution le long de la côte sud de Terre-Neuve et d'assurer que le régime d'intervention continue d'être suffisant au cas où surviendrait un déversement d'hydrocarbures.

La communauté internationale reconnaît que le déversement sans contrôle des eaux de ballast et des sédiments a abouti à l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'efforce de résoudre ce problème depuis 1988 lorsque le Canada a signalé l'apparition d'espèces maritimes envahissantes dans les Grands Lacs. En guise de réponse, l'OMI a adopté des recommandations volontaires en 1991 pour empêcher l'introduction d'autres organismes. Dans le but de limiter les futures

Protection et assainissement de l'environnement - Programme canadien d'eau de ballast

<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sic/pnsa.htm>.

rapport. Pour d'autres renseignements, visiter le site observé 2 107 litres d'hydrocarbures à la surface de l'océan durant la période visée par ce comme des déversements causés par des navires. On estime que les équipages du PNSA ont déversements mystère, sans qu'on puisse en déterminer l'origine, alors que 11 ont été signalés. Quatre-vingt-dix incidents de pollution ont été détectés, dont 87 ont été signalés comme survols. À l'échelle nationale, cela représente une moyenne de 6,1 navires survols à l'heure. de 10 063, soit une hausse de 54 % par rapport à 2004-2005, alors que 6 539 navires avaient été en lieu expressément au-dessus des eaux de l'Arctique. Le nombre total de navires survols a été l'Arctique; c'est la deuxième année d'affilée qu'un programme de surveillance de la pollution a 1 100 heures avant 2004. Sur les 1 649 heures, 84,3 heures ont été des patrouilles dans s'agit d'une augmentation de 67 % quand on compare ce chiffre à la moyenne annuelle de de patrouille antipollution ont été effectuées, ce qui marque un nouveau record pour le PNSA. Il L'année 2006-2007 a été remarquable pour le PNSA de Transports Canada puisque 1 649 heures

surveillance du milieu marin par des aéronefs. l'objectif du Canada qui est d'être reconnu comme l'un des chefs de file internationaux de la Transports Canada s'emploiera à constamment améliorer l'efficacité du PNSA afin d'atteindre mission inaugurale en 2006-2007, afin d'aider à protéger les eaux océaniques du Canada. En outre, un nouvel avion de surveillance des cas de pollution d'acquisition récente a effectué sa

considérée comme le meilleur moyen de détecter les déversements d'hydrocarbures. canadienne. La surveillance aérienne est abondamment utilisée à l'échelle mondiale et est principal moyen de détecter la pollution causée par les navires dans les eaux de compétence surveiller de près les navires qui empruntent les eaux canadiennes. Le PNSA constitue le Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) permet à Transports Canada de

Protection et assainissement de l'environnement - Programme national de surveillance aérienne

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontaminées/menu.htm>.

Pour d'autres précisions, veuillez visiter le site d'assainissement et 13 projets d'évaluation. du Plan d'action relatif aux sites contaminés fédéraux (PASCF). Le PASCF a financé 11 projets l'assainissement/gestion des sites contaminés. Cela englobe 7,8 millions \$ provenant 2006-2007. Transports Canada a consacré 18,6 millions \$ à l'évaluation et à

Pour d'autres renseignements, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluation/environnementale/menu.htm>.

2.3.3 Protection et assainissement de l'environnement

Dès la fin de 2004, Transports Canada a lancé un Programme de laissez-passer de transport en commun qui permet aux employés des 92 ministères et organismes fédéraux de la région de la capitale nationale (RCN) d'avoir accès à des laissez-passer de transport en commun et de bénéficier de rabais au moyen de retenues à la source ou de paiements préautorisés. Quand on sait que 90 ministères se sont inscrits à ce programme, on voit que le programme a remporté un très vif succès dans la RCN. Le nombre de participants a atteint 13 000 et le programme a entraîné une augmentation de 5 % à 7 % du nombre d'usagers des transports en commun parmi les fonctionnaires du fédéral. En 2006-2007, on a procédé à une évaluation du Programme de laissez-passer de transport en commun dans la RCN, qui a révélé un niveau de satisfaction élevé parmi les fonctionnaires fédéraux qui y sont inscrits. L'évaluation a également recommandé d'élargir le programme au-delà de la RCN en tenant compte des coûts-avantages d'un tel élargissement.

L'étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (GLVMSL) est un projet conjoint canado-américain dont le but est d'évaluer les besoins d'infrastructures futurs de la Voie maritime du Saint-Laurent. Transports Canada, le département des Transports des États-Unis, l'U.S. Army Corps of Engineers, les entités canadienne et américaine responsables de la Voie maritime, Environnement Canada et l'U.S. Fish and Wildlife Service ont collaboré pour déterminer les besoins futurs du réseau GLVMSL, notamment les conséquences environnementales, économiques et techniques de ces besoins.

En janvier 2007, l'équipe responsable du volet environnemental a présenté son rapport à l'équipe de gestion du projet. Ce document comporte les neuf chapitres suivants qui couvrent 500 pages de texte et d'illustrations :

- Aperçu de l'étude
- Description générale et contexte du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Régimes de niveau d'eau
- Caractéristiques écologiques du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent
- Impacts sur la navigation
- Ressources halieutiques et activités de navigation
- Étude d'impact sur l'environnement (EIE)
- Tendances et évaluation qualitative des conditions que l'on escompte à l'avenir
- Perspectives de navigation durable

En 2006-2007, Transports Canada a poursuivi les travaux de son Plan de gestion des sites contaminés du Ministère à l'appui de l'engagement pris par le Ministère d'assurer la gestion de ses sites de manière responsable. Le plan expose la stratégie quinquennale du Ministère pour la gestion de ses sites contaminés et le répertoriage des sites que l'on soupçonne de l'être. En

Pour respecter la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale stratégique (EES) des politiques, des plans, des programmes ou des propositions, le groupe EB a poursuivi ses travaux de sensibilisation aux prescriptions en matière d'EES et a fourni des conseils et une assistance à différents groupes sur la manière de se conformer au processus EES. Durant la période visée par ce rapport, plus de 100 propositions ont été reçues et analysées, trois séances de formation ont été organisées et les réponses aux vérifications EES ont été coordonnées et remises au Bureau du vérificateur général - commissaire à l'environnement et au développement durable.

Au total, 1 058 évaluations environnementales (EB) de projets sont en cours ou ont été réalisées par Transports Canada en 2006-2007, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCBE).

2.3.2 Évaluation environnementale

Le groupe de travail du Conseil de l'Arctique sur la Protection de l'environnement marin arctique (PEMA) étudie les incidences possibles d'une augmentation des activités de navigation sur les populations de l'Arctique et leur environnement. Au nom du Conseil de l'Arctique, Transports Canada mène actuellement des consultations au Canada sur l'évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique, initiative qui est copilotée par le Canada, la Finlande et les États-Unis. L'évaluation sera terminée au cours de la période 2006-2008 et un rapport final est attendu en 2009.

Cette évaluation analysera la navigation de nos jours et les estimations futures (2020 et 2050). Elle servira à déterminer les effets possibles sur le milieu marin et la situation socio-économique et précisera si d'autres efforts sont nécessaires pour continuer à protéger l'Arctique de manière durable.

Les prévisions sur les changements climatiques planétaires prévoient une diminution importante des glaces de mer dans l'Arctique, ce qui pourrait aboutir à une augmentation appréciable de la navigation à l'avenir. La participation de tous les pays circumpolaires à cette initiative d'importance majeure est essentielle à son aboutissement.

Les changements climatiques et la qualité de l'air - Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique

Pour d'autres précisions sur le programme renouvelé, notamment sur l'examen annuel du SRTD de 2005, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srt/menu.htm>.

En 2006-2007, on a décidé de reconduire et d'améliorer le programme SRTD, en prévision du terme du programme qui doit intervenir le 31 mars 2007.

Est de faciliter le passage à un réseau de transport plus durable. En 2006-2007, le programme SRTD a assuré le financement de 32 projets qui ont consisté : à reconnaître les bienfaits du télétravail pour l'environnement; à faciliter l'augmentation des transports actifs dans les écoles primaires; à financer des associations de gestion des transports; et à examiner la possibilité d'offrir des services de transport en commun dans les collectivités rurales.

l'Association des chemins de fer du Canada afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Programme de démonstration en transport urbain

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions \$ dont le but est de démontrer et d'évaluer les répercussions de stratégies intégrées visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports urbains et de diffuser des renseignements qui incitent à reproduire les pratiques fructueuses. Les municipalités de Halifax, de la région de Waterloo, de la région de Toronto/Hamilton, de Whitehorse et de Vancouver ont poursuivi des projets de démonstration visant à augmenter la part modale des transports en commun, de la bicyclette, de la marche et du covoiturage. Trois projets ont été lancés avec succès à Winnipeg, Québec et Gatineau/Montréal, ce qui porte le nombre total de projets de démonstration à huit. Le programme a été prolongé jusqu'en mars 2009 dans le cadre de la stratégie provisoire sur les programmes existants sur les changements climatiques.

Les résultats préliminaires des projets de démonstration sont prometteurs. Par exemple, le projet MetroLink de service d'autobus express de Halifax a fait état d'une augmentation de 18 % du nombre d'usagers et d'une réduction importante des durées de trajet de ce nouveau service en vertu de son projet de démonstration.

Le Réseau d'information du programme a poursuivi la diffusion de renseignements pratiques sur la façon dont les villes réduisent l'incidence des émissions de GES des transports en commun. Au nombre des réalisations du Réseau d'information, mentionnons :

- un site Web amélioré qui a accueilli 158 000 visiteurs, soit une hausse de 50 % par rapport à l'année d'avant;
- la conception du Centre de ressources en matière gestion de la demande en transport exploitable sur le Web;
- le parrainage de 14 activités d'apprentissage sur la durabilité des transports qui ont attiré plus de 1 100 spécialistes des transports et d'autres participants;
- la réalisation de 12 études de cas et la publication de documents de travail soulignant les pratiques et les politiques efficaces de durabilité des transports, qui ont reçu 5 632 visites sur le site Web du PDTU;
- la publication d'un examen annuel qui illustre les progrès réalisés et les résultats des projets de démonstration;
- la reconnaissance de l'innovation et du leadership grâce au financement de deux programmes nationaux de prix sur les transports en commun durables.

Pour d'autres précisions sur ce programme, notamment sur le plus récent examen annuel, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm>.

Sur la route du transport durable

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) est une initiative ministérielle clé qui appuie des projets novateurs et communautaires en matière de transport durable dont l'objectif

figurent dans la base de données. Tous les renseignements (à l'exception des renseignements de trois compagnies qui ont besoin d'un délai supplémentaire pour résoudre leurs problèmes de données) sont prêts et actualisés jusqu'au millésime 2005 inclusivement. En 2006-2007, le PCCEVA a mené des essais de conformité sur 13 véhicules dans le cadre de son programme de vérifications de conformité.

Programmes de transport des marchandises

En 2006-2007, l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises et le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises ont continué d'appuyer les économies d'énergie continues dans le secteur du transport des marchandises en finançant des projets de démonstration et des projets visant l'achat et l'installation de technologies d'efficacité. Au total, huit projets de démonstration dans les différents modes de transport des marchandises (avion, train, camion et bateau) ont été lancés pour tester et mesurer l'impact d'un éventail de technologies dans des conditions d'exploitation réelles. Transports Canada a débloqué près de 1,06 million \$ pour financer ces huit projets en 2006-2007. Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises a lancé deux projets à l'appui de l'achat et de l'installation de technologies visant à réduire les émissions en 2006-2007, avec une enveloppe de 231 000 \$. Vingt-cinq projets ont été menés à terme. Des résumés des résultats des projets de démonstration seront publiés sur le site Web de Transports Canada en 2007-2008. Ces deux programmes de contributions ont pris fin le 31 mars 2007, après avoir financé 38 projets différents sur quatre ans.

Dans le cadre du Programme de sensibilisation des expéditeurs, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec l'Association canadienne du transport industriel (ACTI), Chaîne d'approvisionnement et Logistique Canada (CAL) et l'industrie afin de mieux faire comprendre aux expéditeurs de marchandises l'incidence de leurs décisions commerciales sur l'environnement, et d'améliorer l'adoption des options de transport qui leur sont accessibles, dont le but est de réduire les émissions de GES. En 2006-2007, le Ministère a participé au symposium d'autonomie de CAL afin de sensibiliser les expéditeurs aux options respectueuses de l'environnement qui leur sont accessibles. Ces travaux ont également englobé la participation à la deuxième enquête comparative confidentielle de l'ACTI, qui a porté sur les politiques et les pratiques de transport et d'environnement du secteur manufacturier et d'autres branches d'activités au Canada. Transports Canada a également collaboré de près avec CAL au parrainage du premier prix d'écopéditeur du Canada, lequel sera décerné à une organisation de la chaîne d'approvisionnement qui dépasse une norme rigoureuse de respect de l'environnement. Le Ministère a parachevé des études générales sur l'empreinte écologique des transports ferroviaire et maritime et entrepris une étude sur le secteur du camionnage. Ces études seront soumises à une analyse en 2007-2008 afin de concevoir des instruments décisionnels pour les expéditeurs de marchandises au Canada qui tiennent compte des impacts de leurs décisions sur l'environnement.

D'importants progrès ont été enregistrés dans la négociation par le Ministère d'accords volontaires avec l'industrie afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Avec le concours d'Environnement Canada, le Ministère a bouclé la négociation d'un accord avec

l'achat d'un véhicule neuf écoénergétique; le traitement neutre d'un vaste éventail de véhicules dont la consommation de carburant est moyenne et que les Canadiens achètent en majorité; et un nouvel écoprélèvement sur les véhicules énergivores. Transports Canada est chargé de l'administration du programme de rabais, connu sous le nom de programme écoAUTO. Le gouvernement prévoit d'accorder ces rabais à l'automne 2007.

En conclusion, Transports Canada joue un rôle déterminant dans la politique sur les changements climatiques et la qualité de l'air en ce qui a trait aux transports. Il collabore avec d'autres ministères gouvernementaux et intervenants à l'élaboration et à l'analyse de nouvelles politiques et mesures, comme celles qui ont été annoncées dans le cadre de la stratégie écotransports, dont le but est de réduire les émissions du secteur des transports.

Programme de véhicules à technologies de pointe

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVT) a pour objectif de stimuler l'offre et la demande de véhicules à technologies de pointe au Canada et de déterminer la rentabilité des technologies nouvelles et futures dans le contexte du Canada. Ce faisant, il appuie les efforts déployés par l'industrie automobile afin d'atteindre une cible volontaire qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles au Canada de 5,3 Mt en 2010. En 2006-2007, le programme a poursuivi son volet sensibilisation afin de renseigner le public sur le bilan environnemental et de sécurité de tout un éventail de technologies de pointe. Cinq véhicules neufs de pointe ont été achetés en 2006-2007. Le programme a parrainé ou pris part à près de 20 activités au Canada, allant des grands salons de l'auto internationaux (de Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary) à des salons de l'environnement ou sur le mode de vie des consommateurs. Il a également eu des rencontres collectives et individuelles avec l'industrie automobile pour discuter de la collaboration au programme et en présenter les résultats. Le PVT a pris fin prendre fin le 31 mars 2007 et il sera suivi par le nouveau programme d'écoTECHNOLOGIE pour les véhicules, annoncé en février 2007.

Pour d'autres renseignements sur cette initiative, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vtppgm/menu.htm>.

Programme de consommation de carburant

Le Programme de consommation de carburant des véhicules automobiles (PCCVA) administre le Programme volontaire de consommation de carburant gouvernement-industrie avec Ressources naturelles Canada (RNCan). Les responsabilités de Transports Canada ont trait à l'administration des cibles volontaires de consommation de carburant fixées pour l'industrie, notamment : la publication des cibles annuelles de consommation moyenne de carburant de l'entreprise (CMCE) et des directives d'établissement de rapports pour les entreprises qui vendent des véhicules neufs au Canada, la collecte de données sur les performances et le maintien d'une base de données détaillées sur les véhicules, la fourniture de données à RNCan pour le *Guide de consommation de carburant des véhicules* et aux provinces pour d'autres programmes sur les véhicules, et l'administration d'un programme de vérifications de conformité pour confirmer l'exactitude des données ainsi fournies. Le PCCVA a mené ses activités à temps et a lancé des travaux avec certaines entreprises afin d'examiner et d'améliorer les données qui

À ce jour, parmi les réalisations de la stratégie écoTRANSPORTS, il faut mentionner :

- le programme écoMOBILITÉ, qui est mené de concert avec les municipalités pour aider à réduire les émissions des transports en commun en facilitant l'accès aux options durables et en réduisant la conduite des véhicules à un seul occupant;
- le programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules, dont le but est de tester et de promouvoir les technologies de pointe des véhicules respectueuses de l'environnement tout en établissant des partenariats avec l'industrie automobile pour surmonter les obstacles éventuels à l'adoption de nouvelles technologies au Canada;
- l'initiative écoENERGIE pour les véhicules particuliers (exécuté par Ressources naturelles Canada [RNCan]), qui fournit des renseignements sur la consommation de carburant et des instruments décisionnels dont le but est d'inciter les consommateurs à acheter les véhicules à faible consommation qui existent actuellement sur le marché;
- le programme écoMARCHANDISES, qui vise à atténuer les effets du transport des marchandises sur l'environnement et la santé par l'adoption accélérée de technologies visant à réduire les émissions;
- l'initiative écoENERGIE pour les parcs de véhicules (réalisée par RNCan), qui incite les parcs de véhicules commerciaux et institutionnels à tirer parti des technologies existantes et nouvelles, et qui est axée sur la formation des automobilistes et la gestion de l'énergie ainsi que sur les pratiques exemplaires.

Pour d'autres précisions sur ces nouvelles initiatives, veuillez visiter le site <http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecofreight-ecomarchandises-fra.cfm>.

Le gouvernement s'est par ailleurs engagé à réglementer la consommation de carburant des voitures particulières et des camions légers qui seront vendus au Canada à compter du millésime 2011. Le gouvernement a annoncé en octobre 2006, par un avis d'intention de réglementer, qu'il allait réglementer la consommation de carburant aux termes de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*. Les travaux préliminaires d'élaboration du règlement ont débuté en 2006-2007, notamment la création d'un groupe de travail de Transports Canada chargé de diriger le projet. RNCan, Transports Canada, Environnement Canada, Finances Canada et Industrie Canada prennent une part active à cette initiative.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été créé pour suivre les résultats de l'industrie automobile canadienne en vertu d'un protocole d'entente (PE) existant, qui prévoit une réduction de 5,3 Mt des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2010. Transports Canada, Environnement Canada et RNCan font partie de ce comité. Le Comité a publié son premier rapport d'étape durant l'été 2006.

Pour augmenter les achats de véhicules plus sobres par les consommateurs avant que les normes de consommation de carburant n'entrent en vigueur à compter du millésime 2011, le gouvernement a annoncé dans le budget 2007 une nouvelle structure d'incitatifs à l'achat de véhicules écoénergétiques qui englobe tous les véhicules de tourisme actuellement offerts sur le marché. Cette structure est entrée en vigueur le 20 mars 2007 et elle comporte trois éléments distincts : un programme axé sur le rendement qui offre une remise maximale de 2 000 \$ sur

Le gouvernement du Canada est résolu à élaborer et à mettre en œuvre un plan, dans le cadre de son programme environnemental, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de garantir la qualité de l'air que respirent les Canadiens. En février 2007, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé la stratégie écoTRANSPORTS, assortie d'une enveloppe de plus de 100 millions \$ pour de nouvelles initiatives sur la propreté des transports afin :

- d'améliorer l'état de santé des Canadiens et de l'environnement en réduisant l'incidence des transports sur l'environnement;
- d'assurer la prospérité et la compétitivité futures du Canada en assurant la durabilité des infrastructures essentielles de transport - sur le plan économique et écologique; et en promouvant un réseau de transport efficace qui favorise les choix et la qualité de vie supérieure à laquelle les Canadiens estiment avoir droit.

2.3.1 Changements climatiques et qualité de l'air

Le 13 décembre 2006, Transports Canada a déposé sa quatrième SDD devant le Parlement. Cette dernière adopte une démarche à long terme qui comporte des engagements ciblés et axés sur des résultats dans les secteurs où Transports Canada peut apporter une contribution indéniable. Le Ministère a sélectionné trois thèmes au cœur de la durabilité des transports pour cristalliser ses efforts : les transports urbains; le transport commercial des marchandises; et les transports maritimes. En outre, le gouvernement a fixé six buts de développement durable pour la période visée par la SDD 2007-2009. Bon nombre des engagements de la SDD 2007-2009 du Ministère appuient les objectifs du gouvernement. Consulter le tableau 14 pour d'autres précisions sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour d'autres précisions, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm>.

La Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada et la notion de développement durable font désormais partie intégrante des programmes, des politiques et des procédures du Ministère. En 2006-2007, Transports Canada a enregistré de nets progrès dans le respect des engagements restants de sa SDD 2004-2006, tout en procédant à l'élaboration de sa stratégie 2007-2009. Pour un résumé des progrès réalisés dans le cadre de la stratégie 2004-2006, nous vous invitons à visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sdd0406.htm>.

Stratégie de développement durable de Transports Canada

Priorités du programme :	
2.3.1	Changements climatiques
2.3.2	Évaluation environnementale
2.3.3	Protection et assainissement de l'environnement

Résultats atteints par rapport aux indicateurs de progrès

- Dans l'ensemble, les émissions de GES des véhicules à essence routière ont augmenté d'environ 19 mégatonnes (Mt) ou de 24 % entre 1990 et 2004, alors que les émissions des véhicules roulant au carburant diesel routier ont augmenté de 20,8 Mt ou de 81 % durant la même période. Le volume des émissions (émissions par niveau d'activité) a néanmoins reculé entre 1990 et 2003 (dernière période au sujet de laquelle on dispose de données), ce qui témoigne d'une certaine amélioration. À titre de comparaison, entre 1990 et 2004, les émissions des secteurs intérieurs du transport aérien et du transport maritime ont modérément augmenté respectivement de 1,4 Mt et 1,6 Mt (respectivement 22 % et 32 %), alors que les émissions des transports ferroviaires ont baissé de 1 Mt ou de 14 %.
- Entre 1990 et 2004 (dernière année au sujet de laquelle on dispose de données), la consommation moyenne de carburant en litres/100 km a reculé de 10 % pour les voitures, d'environ 8 % pour les camions légers et de 11 % pour les poids lourds à moteur diesel. Les locomotives de trains de marchandises ont également enregistré une très nette amélioration de leur consommation de carburant (34 %), alors que le rendement énergétique des avions à passagers s'est amélioré de 24 %.
- Entre 1990 et 2004 (dernière année au sujet de laquelle on dispose de données), le volume des émissions de GES (gms/tonne-km) des camions lourds à moteur diesel a reculé de 18 %, le volume des émissions de GES des secteurs intérieurs du transport maritime et du transport ferroviaire a nettement baissé (de respectivement 22 % et 34 %), alors que les émissions de GES des aéronefs par tonne-km ont augmenté de près de 29 %.

- Au cours des 10 ans qui se sont écoulés après 1990, les émissions des principaux contaminants atmosphériques de chaque véhicule léger ont très nettement diminué en moyenne. Par véhicule, les émissions de particules fines ont reculé d'environ 38 %, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de 49 %, les émissions de composés organiques volatils (COV), de 50 %, et les émissions d'oxydes de soufre (SO_x), de 1 %.

- Aux termes de l'initiative fédérale Précher par l'exemple, Transports Canada est l'un des 11 ministères fédéraux tenus de faire rapport sur sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre (GES). À titre d'un des principaux ministères de services, Transports Canada s'est engagé à assumer une part de la cible équivalant à une réduction de 4 % pour cent par rapport à 1998-1999, son année de référence. En réalité, les émissions de GES provenant de toutes les activités de transport et des édifices de Transports Canada ont été réduites de 17 % en 2005-2006 (données les plus récentes) par rapport à l'année de référence de 1998-1999.

- Transports Canada tient un inventaire de ses sites contaminés dans la base de données du Système de gestion des sites contaminés du Ministère. De ses 554 sites listés dans la base de données, 234 sites ont fait l'objet de mesures correctives ou d'activités de gestion des risques. Soixante-huit autres sites font actuellement l'objet de mesures correctives alors qu'aucune mesure n'est requise pour 66 sites qui ont été examinés.

2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2006-2007 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	87 097 \$
Autorisations totales	74 831 \$
Dépenses réelles	56 615 \$

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, l'activité du programme qui relève de ce résultat stratégique est « Politiques et programmes à l'appui du développement durable ».

Cette activité du programme englobe l'élaboration et l'exécution de programmes et de politiques visant à protéger le milieu naturel et à assurer un réseau de transport plus durable au Canada.

Le Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007 de Transports Canada faisait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère doit cristalliser ses efforts afin de protéger le milieu naturel. La section qui suit fait état des principaux progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

Indicateurs de progrès

- Réduction des émissions totales de GES par mode (essence routière, carburant diesel routier, carburant aviation, carburant diesel ferroviaire, carburant marin)
- Consommation moyenne de carburant des véhicules légers, des camions légers, des camions lourds, des locomotives et des aéronefs
- Réduction des émissions de GES du transport des marchandises par tonne-kilomètre pour les camions légers, les camions de taille moyenne, les camions lourds, les locomotives et les navires
- Polluants atmosphériques moyens par véhicule léger (lorsque les données existent)
- Réduction des polluants atmosphériques par tonne-kilomètre pour les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport aérien
- Réduction des émissions de GES résultant des activités de Transports Canada
- Nombre de sites contaminés de Transports Canada qui ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques

une très grande réalité. Pour d'autres précisions, visiter le site
<http://www.tc.gc.ca/sstc/PlanStrategique/Annexe-A/3/menu.html#s>.

Le Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, prescrit que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) doivent mettre en œuvre et maintenir des systèmes de gestion de la sécurité. La surveillance de l'adoption de SGS dans l'industrie du transport ferroviaire est assurée par des vérifications de la sécurité ferroviaire. Un forum des intervenants sur les expériences vécues jusqu'ici dans l'adoption de SGS dans le secteur du transport ferroviaire était prévu en 2006-2007, mais il a été remplacé par des séances de consultation du Comité d'examen de la LSF du fait que plusieurs séances auraient pu se dérouler simultanément. C'est la raison pour laquelle la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada prévoit d'organiser ce forum des intervenants dans la deuxième moitié de 2007-2008, lequel sera suivi par un examen officiel du règlement sur les SGSF et des documents d'orientation qui l'accompagnent. Pour d'autres précisions, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/SGS/mcnu.htm>.

Sécurité ferroviaire

Les systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime existent depuis 1998, année où ils ont été mis en place à l'échelle nationale pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers se livrant au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux et elles sont mises en œuvre en vertu du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. À ce jour, près de 82 navires canadiens ont obtenu le certificat réglementaire délivré par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. Grâce à un programme de surveillance solidement en place, Transports Canada a surveillé directement huit des vérifications réalisées par ces organismes autorisés et a examiné 12 rapports de vérification connexes en 2006. Le Ministère continue d'appuyer l'adoption volontaire des SGS par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et il étudie la possibilité d'imposer un SGS aux exploitants de navires canadiens, y compris les petits navires à passagers.

Sécurité maritime

Les systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime existent depuis 1998, année où ils ont été mis en place à l'échelle nationale pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers se livrant au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux et elles sont mises en œuvre en vertu du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. À ce jour, près de 82 navires canadiens ont obtenu le certificat réglementaire délivré par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. Grâce à un programme de surveillance solidement en place, Transports Canada a surveillé directement huit des vérifications réalisées par ces organismes autorisés et a examiné 12 rapports de vérification connexes en 2006. Le Ministère continue d'appuyer l'adoption volontaire des SGS par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et il étudie la possibilité d'imposer un SGS aux exploitants de navires canadiens, y compris les petits navires à passagers.

Systèmes de gestion de la sûreté

Transports Canada a également terminé l'élaboration d'un cadre qui expose la démarche à suivre au sujet des systèmes de gestion de la sûreté (SGSU). Ce cadre a été conçu en étroite collaboration avec un vaste éventail d'intervenants que la question intéresse. On prévoit que les SGSU contribueront à nettement améliorer le bilan de sûreté dans un milieu où les menaces sont

La mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) passe par une élaboration progressive, et la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada a adopté une démarche progressive. La phase initiale de mise en œuvre des SGS a débuté par voie de

Sécurité aérienne

Systèmes de gestion de la sécurité

Allons de l'avant tiendra lieu de guide au Groupe de la sécurité et de la sûreté dans l'application des principes de gestion de la sécurité et de la sûreté aux activités de transport courantes. Ce document précise la raison pour laquelle cette démarche est nécessaire, ce qu'elle cherche à atteindre et comment elle permettra de réaliser des progrès. Il explique également les difficultés auxquelles sont confrontés l'industrie et Transports Canada de même que les stratégies qu'il faut adopter pour élaborer et alimenter une culture de sécurité et de sûreté.

<http://www.tc.gc.ca/ssi/PlanStrategique/menu.html>.

Au printemps 2006, un groupe de travail a été constitué avec des représentants et des experts en la matière de toutes les directions générales du Groupe de la sécurité et de la sûreté, afin d'élaborer une démarche uniforme à l'égard des SGS/SGSU. Le résultat est *Allons de l'avant - Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté*, document de collaboration qui expose la politique multimodale dominante de Transports Canada au sujet d'un éventail d'initiatives dans le domaine de la sécurité et de la sûreté. Pour d'autres précisions, visiter le site

2.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

http://www.tc.gc.ca/ssi/RSA_Review-Examen_LSF/org_f.htm.

Le ministre a nommé un comité indépendant qu'il a chargé d'examiner la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'encore améliorer la sécurité ferroviaire au Canada et d'assurer que tous les secteurs des transports sont dotés de régimes de sécurité comparables. Transports Canada accueille avec satisfaction la participation de toutes les parties intéressées, notamment du grand public, à cet examen. Le Ministère a sollicité la participation du public et des intervenants dans tout le pays et un avant-projet de rapport des recommandations à l'intention du ministre est attendu avant la fin de 2007. Vous trouverez des renseignements sur les personnes-ressources du secrétariat de Transports Canada responsables de cet examen à l'adresse

Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire

au Conseil des sous-ministres responsable des transports et de la sécurité routière. Les résultats montrent que des progrès ont été réalisés dans l'atteinte de la cible nationale globale de 30 % et de certaines des sous-cibles (le port de la ceinture de sécurité atteint près de 91 %, l'incidence des victimes blessées graves qui n'étaient pas attachées a diminué, l'incidence des victimes impliquant de jeunes conducteurs a diminué, le nombre de victimes et de blessés graves aux carterours a lui aussi reculé), mais il reste beaucoup à faire dans le domaine des lacunes (collisions attribuables à la vitesse, conduite sans toutes ses facultés, collisions entre des véhicules et des camions, usagers vulnérables de la route).

Transports Canada a terminé la majeure partie des activités de réglementation qui se rattachent aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS). La deuxième phase de l'adoption des SGS pour les titulaires d'un certificat est déjà bien avancée. La mise en oeuvre du programme SGS a été divisée en quatre phases afin de travailler étroitement avec les organismes aéronautiques pour leur faire connaître les SGS et assurer qu'ils respectent les nouvelles exigences. La troisième phase débutera sous peu et l'adoption complète est prévue pour 2009. Les activités de mise en oeuvre aux aéroports et chez les fournisseurs de services de navigation aérienne débuteront en 2008. La mise en place du programme SGS contribuera à améliorer la sécurité par une gestion dynamique plutôt que par le respect réactif des prescriptions réglementaires. Les entreprises qui se sont lancées dans le processus de mise en oeuvre ont enregistré des progrès notables dans bien des domaines de leur organisation.

Transport des marchandises dangereuses

L'objectif de Transports Canada est de renforcer les normes et les règlements internationaux de sécurité relatifs au transport des marchandises dangereuses, sans entraver le commerce. En 2006-2007, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses dans l'examen des essais prescrits pour les conteneurs semi-remorques (CSV), ce qui a abouti à l'adoption de plusieurs révisions du règlement type de l'Organisation des Nations Unies qui auront pour effet de rehausser la sécurité en resserrant ou, s'il y a lieu, en clarifiant les prescriptions d'essais des CSV. Ces révisions seront adoptées par l'Organisation maritime internationale et peut-être même par d'autres organes de réglementation internationaux, de même que par les instances nationales et régionales de réglementation, ce qui contribuera à renforcer l'harmonisation internationale et nationale des prescriptions.

Sécurité routière

L'une des grandes initiatives de Transports Canada vise à parvenir à une entente avec les constructeurs automobiles sur la fabrication et l'utilisation de dispositifs télématiques de bord, notamment d'appareils de navigation, de divertissement et d'accès à Internet. L'objet de cet accord est d'élaborer un ensemble de directives mutuellement acceptables au sujet des principes généraux et des éléments de procédure qui orienteront la conception et l'évaluation des produits. La fabrication d'appareils télématiques plus sûrs réduira les risques de distraction et, par conséquent, le nombre de collisions. L'accord a pour but de conférer plus de souplesse à l'industrie et de lui permettre d'innover dans la conception des produits sans obliger pour autant le Ministère à élaborer des prescriptions réglementaires. Les consultations visant la conclusion de cet accord ont été difficiles avec l'industrie, qui refuse le concept de réglementation des processus. Les négociations devraient se poursuivre cette année dans l'espoir que l'accord pourra être conclu ultérieurement durant l'année.

Vision sécurité routière 2010 - un examen à mi-chemin de cette initiative a été réalisé avec le concours du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé dont on trouvera les résultats sur le site Web suivant : <http://www.ccmta.ca/french/committees/risp/risp.cfm>. Les résultats de l'examen et des plans d'action pour toutes les provinces et territoires seront présentés

Un élément clé du nouveau régime de la LMMC 2001 tient à la création d'un nouvel instrument et de nouveaux outils d'application qui seront appuyés par le nouveau Règlement sur les sanctions administratives (SAP). Ce règlement est entièrement nouveau pour le secteur maritime. Le règlement sur les SAP comporte une procédure administrative d'application en vertu de laquelle les contrevenants du secteur maritime qui sont accusés d'un délit ne seront plus tenus de comparaître devant un tribunal criminel grâce au système des sanctions administratives pécuniaires. Les contrevenants qui se voient infliger une sanction en vertu du règlement sur les SAP disposeront du droit d'en appeler de la décision de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) devant le Tribunal d'appel des transports du Canada.

En 2006, les inspecteurs de la sécurité maritime ont inspecté des navires pour assurer le respect des prescriptions réglementaires et, par conséquent, la protection de la sécurité publique. Ce programme d'inspection est régi par des prescriptions législatives et réglementaires en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La LMMC 2001 confère une plus grande flexibilité à ce programme et les inspections seront fondées sur une analyse des risques et sur l'attention portée aux problèmes dont on estime qu'ils compromettent la sécurité publique. Les détails de la réforme du programme d'inspection seront établis après l'entrée en vigueur de la LMMC 2001.

Innovation en matière de sécurité maritime - Programme national de formation

Transports Canada a également financé le Programme national de formation chargé de l'élaboration et de l'administration des cours de formation technique destinés aux inspecteurs de la marine. Cela garantit que les inspecteurs se conforment à l'évolution des règles et des règlements et qu'ils sont au fait des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. En 2006-2007, le programme a dispensé 27 cours à 543 inspecteurs de la sécurité maritime au Canada. Parmi les autres faits nouveaux, mentionnons une formation en cours d'emploi, l'importance attachée aux inspections des petits bâtiments et la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils sont chargés de dispenser les cours de formation. En outre, on a organisé des séances d'orientation à l'intention des inspecteurs de la sécurité maritime au sujet du nouveau régime de la LMMC 2001.

Sécurité aérienne - Améliorations d'ordre législatif et réglementaire

La *Loi sur l'aéronautique* (projet de loi C-6) établit la responsabilité du Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en ce qui concerne les activités aéronautiques civiles et la responsabilité du ministre de la Défense nationale en ce qui concerne les activités aéronautiques militaires. Ce texte, qui est passé en deuxième lecture à la Chambre en avril 2006, contribue à l'engagement permanent pris par Transports Canada de relever la sécurité du réseau national de transport. Les changements que l'on propose d'apporter à la Loi reflètent les nouvelles stratégies adoptées pour réglementer la sécurité aérienne en conférant des pouvoirs explicites au sujet des initiatives de sécurité et de réglementation récemment prises comme celles qui ont trait à l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité. L'autorisation du Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité est valide en vertu de la Loi existante. Toutefois, les modifications ont pour but de maximiser l'efficacité du cadre de sécurité des SGS et d'en faciliter la mise en œuvre.

l'organisation de séances d'orientation transcanadiennes pour les inspecteurs de la sécurité maritime sur le nouveau régime de la LMMC 2001.

Pour d'autres précisions, visiter le site

<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/sraq/SiteLMMC2001/eng/eng/menue.htm>

La *Convention du travail maritime, 2006* (CTM) est une importante nouvelle convention internationale du travail qui énonce les droits des gens de mer à bénéficier de conditions de travail décentes et qui aide à créer des conditions de juste concurrence pour les armateurs. Elle se veut d'application mondiale, est facile à comprendre, facile à mettre à jour et elle est appliquée de manière uniforme.

La décision prise par l'Organisation internationale du Travail (OIT) de créer cette nouvelle grande convention du travail maritime est le fruit d'une résolution conjointe prise en 2001 par les associations internationales de gens de mer et d'armateurs, qui a été avalisée par la suite par les gouvernements.

Des représentants de Transports Canada et du Programme du travail de Ressources humaines et Développement social Canada ont pris une part active à la réalisation de ce projet depuis sa création en 2001. Même si le Canada a participé à l'élaboration de la CTM 2006, Transports Canada a pour sa part, de concert avec l'industrie canadienne du transport maritime, conçu un cadre de réglementation pour la LMMC 2001 conforme à la CTM 2006.

Modifications de la *Loi sur le pilotage* - le pilotage maritime est un élément important de la sécurité de la navigation maritime au Canada. Les administrations de pilotage créées en vertu de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) sont des sociétés d'Etat tenues par la loi d'être financièrement autonomes, ce qui, ces dernières années, a été difficile à réaliser. La Loi régit la façon dont les administrations de pilotage recrutent des pilotes, soit en tant qu'employés, soit en tant que corporations de pilotes, la façon dont elles négocient des contrats de service avec les corporations de pilote et elle impose une procédure d'examen de la réglementation en sus de la procédure standard du gouvernement, autant d'éléments qui peuvent empêcher une administration d'atteindre la rentabilité financière.

En janvier 2007, le Premier ministre a autorisé le Ministère à organiser des consultations ciblées sur les modifications de la *Loi sur le pilotage*. Le Ministère a organisé des consultations dans tout le Canada en février et en mars 2007.

Pour d'autres précisions, nous vous invitons à visiter le site

<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/Pilotage/menue.htm>

Sécurité maritime - Réglementation intelligente - Inspection et application des règlements

Transports Canada s'est occupé d'élaborer un nouveau régime de conformité et d'application pour la sécurité maritime à l'issue des changements apportés à la LMMC 2001. Au nombre des activités, mentionnons l'élaboration d'une politique et d'un manuel détaillés d'application qui visent les inspecteurs de la sécurité maritime.

La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001) est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. La phase I de l'Examen de la réglementation a porté sur la réforme de plus de 50 règlements existants qui ont été ramenés au nombre de 24 et parmi lesquels on trouve les règlements qui n'étaient pas conformes aux dispositions de la LMMC 2001, de même que ceux dont on jugeait qu'ils avaient un profond impact sur la sécurité et l'environnement. La phase II débutera dès l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 et consistera à moderniser les règlements restants afin de les rendre conformes aux prescriptions de la nouvelle loi. La LMMC est le principal texte législatif qui régit la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur canadien du transport maritime. Elle s'applique aux bâtiments canadiens qui naviguent n'importe où et aux bâtiments étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes. Transports Canada a mené de nombreuses consultations sur l'Examen de la réglementation dans le cadre des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) tenues au printemps et à l'automne 2006. De plus, les responsables de plusieurs projets ont organisé des séances de sensibilisation des intervenants dans des lieux stratégiques du Canada en 2006. Parmi les autres activités menées en 2006, il faut mentionner la conception et

Sécurité maritime - Améliorations d'ordre législatif et réglementaire

En 2006-2007, en tant que grand ministre responsable de la réglementation, Transports Canada a joué un rôle déterminant dans le cadre de l'Initiative de réglementation intelligente du gouvernement du Canada. En termes pratiques, cela signifie des règlements qui imposent des règles plus axées sur des résultats de sécurité et de sûreté et des interventions ciblées, et conçues s'il y a lieu pour donner à l'industrie la souplesse dont elle a besoin pour innover dans l'atteinte de ces objectifs.

2.2 Réglementation intelligente

http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/transport_ferroviaire/menu.htm

Pour d'autres précisions, visiter le site

Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/transport_ferroviaire/menu.htm. L'industrie à résoudre tout un éventail de problèmes de sûreté et à élaborer des normes et des pratiques exemplaires pour l'industrie. Transports Canada s'efforce de faciliter le renforcement de la capacité de domaine de compétence partagée. Avec le concours des exploitants et des associations responsables des différentes ordres de gouvernement et des perspectives possibles dans ce Transports Canada a invité les provinces et les territoires à procéder à un examen des rôles et des législatives/réglementaires et des mesures volontaires. Durant la période visée par ce rapport, pour les services ferroviaires et les transports en commun au Canada, notamment des mesures tout un éventail de démarches pour mettre sur pied un régime de sûreté durable et approfondi d'une politique détaillée, durable et uniforme à l'échelle nationale. Cette politique comportera ordres de gouvernement, des experts en transports et l'industrie des transports à l'élaboration exemplaires internationales, Transports Canada collabore avec ses partenaires fédéraux, d'autres services ferroviaires et des services de transport en commun. S'inspirant des pratiques Pendant ce temps, le Ministère procède à une évaluation approfondie de la politique de sûreté des

concert avec ses partenaires internationaux en cas d'attaque terroriste, de menace contre la sûreté, comme une contamination radiologique, ou d'autres situations d'urgence;

- l'aide apportée aux États en développement des Caraïbes et d'Amérique du Sud pour qu'ils respectent les normes internationales de sûreté de l'aviation en versant une contribution de 405 000 \$ au Programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de l'aviation de l'OACI.

Pour d'autres précisions, visiter le site

<http://www.tc.gc.ca/dossiers/suretedestransports/menu.htm>.

Sûreté des transports ferroviaires voyageurs et des transports en commun

Transports Canada a conçu un programme de contributions de deux ans qui vise les secteurs des trains de banlieue et des transports en commun qui transportent de nombreux passagers, lequel est axé sur les principaux réseaux de transport en commun. Ce programme apporte une aide financière aux exploitants de trains de banlieue et de services de transport en commun dans certaines grandes zones métropolitaines désignées afin d'accélérer la mise en place de mesures de sûreté immédiates et préliminaires. Si l'on se fonde sur deux annonces nationales faites en novembre 2006 et en avril 2007, le gouvernement fédéral a promis 38 millions \$ pour améliorer la sûreté des services ferroviaires et des transports en commun exploités par 26 commissions des transports en commun importantes et moins importantes en ce qui concerne : les évaluations des risques; les plans de sûreté; les programmes de formation des employés; la sensibilisation du public; et la modernisation des équipements de sûreté. Ces mesures de sûreté aideront les exploitants à réaliser des projets dont le but est de protéger les familles et les collectivités du Canada.

En 2006-2007, Transports Canada a invité les exploitants à des séances d'information, a regroupé les renseignements sur les pratiques exemplaires et a élaboré des lignes directrices sur la conception d'un instrument d'évaluation des risques et d'évaluation des plans de sûreté. Même s'il est encore trop tôt pour mesurer les améliorations de sûreté dans les réseaux de transport respectifs, les fonctionnaires de Transports Canada ont constaté que les exploitants s'évertuent de plus en plus à améliorer le niveau de préparation en matière de sûreté dans le cadre du programme Sûreté - Transport en commun. Les fonctionnaires de Transports Canada ont également constaté la participation nationale aux ateliers et aux consultations du Ministère qui englobent les principaux protagonistes du secteur et contribuent à l'uniformité nationale, notamment :

- un atelier portant sur un Guide d'évaluation des menaces et des risques et un Guide des plans de sûreté organisé par Transports Canada;
- un atelier d'un jour qui est venu s'ajouter à la conférence de l'Association canadienne du transport urbain afin de fournir aux exploitants des directives sur la façon de demander des crédits dans le cadre du deuxième cycle et des conseils sur l'élaboration de plans d'évaluation des risques et de sûreté;
- un atelier sur les normes et les pratiques exemplaires organisé par Transports Canada;
- un atelier sur les caméras de télévision en circuit fermé.

table ronde CBRN organisée par Sécurité publique Canada en mars 2007, ce qui a été sa contribution en vertu de la stratégie nationale CBRN du Canada. Cette stratégie nationale est le cadre dominant qui permet de gérer les incidents CBRN au Canada et elle englobe tous les incidents CBRN accidentels. L'objet de la table ronde était d'analyser les progrès réalisés et les grandes initiatives prises, de même que les lacunes et les défis. Transports Canada a besoin d'un plan approuvé d'aide aux interventions d'urgence avant d'offrir de transporter ou d'importer certaines marchandises dangereuses. Ce plan est également lié au programme d'intervention CBRN car il porte sur l'évaluation du potentiel d'intervention face à des marchandises dangereuses précises qui pourraient être utilisées comme agents CBRN dans une attaque terroriste contre le Canada. Mentionnons notamment que les équipes d'intervention actuelles de Santé Canada/Agence de santé publique en cas d'incident CBRN sont les mêmes secouristes qui interviendraient en cas d'accident des transports mettant en cause des substances hautement contagieuses.

Transports Canada a également continué d'accroître l'influence et de relever la réputation du Canada sur l'échiquier international en collaborant avec des organisations comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile, de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et d'autres gouvernements (comme le ministère de la Sécurité nationale des États-Unis). Comme exemple des réalisations notables de Transports Canada dans le domaine de la sécurité internationale, il faut mentionner les efforts déployés dans le cadre du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP). Le PSP a créé un engagement sans précédent entre le Canada, les États-Unis et le Mexique afin de relever la sécurité, le bien-être économique et la qualité de vie de tous les citoyens d'Amérique du Nord. En vertu du PSP, Transports Canada dirige ou codirige 52 initiatives relatives à la sécurité des transports, parmi lesquelles : les autorisations de sécurité dans le secteur des transports, le contrôle des bagages à main, la sécurité du fret aérien, l'évaluation des passagers, les infrastructures essentielles et les interventions d'urgence. Le Ministère enregistre également d'étonnants progrès dans sa collaboration avec ses homologues mexicains et américains sur de nombreux règlements et politiques en matière de sécurité, et toutes les initiatives de sécurité sont actuellement en bonne voie grâce à cette collaboration soutenue.

Parmi les autres grandes réalisations internationales dans le domaine de la sécurité et des préparatifs d'urgence, il faut mentionner :

- la réalisation ininterrompue des éléments relatifs aux transports de la Déclaration sur une frontière intelligente et du plan d'action en 30 points qui l'accompagne, afin de relever la sécurité des services frontaliers partagés, d'assurer la circulation des gens et des marchandises et de protéger les infrastructures de transport essentielles. Bon nombre des paramètres du plan d'action ont été élaborés de façon plus approfondie et sont devenus des éléments du PSP;

- la collaboration avec les États-Unis et d'autres partenaires étrangers comme le Royaume-Uni à d'importants exercices de préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme afin d'évaluer la capacité du Canada à réagir de manière rapide, décisive et efficace de

opérationnels ont eu lieu durant l'été et l'automne 2006, avant que le règlement ne soit publié dans la partie II de la *Gazette* le 15 novembre 2006.

D'autres travaux ont été réalisés dans la mise en œuvre du programme, notamment la constitution d'un groupe de travail de l'industrie présidé par Transports Canada, qui est responsable de toutes les exigences qui se rapportent à la mise en œuvre du programme.

La Direction générale de la sûreté maritime de Transports Canada (MARSEC/TC) a collaboré avec le Secrétariat sur la sécurité multidimensionnelle de l'Organisation des États américains (OEA) à l'élaboration d'un programme d'assistance à la sûreté portuaire entre le Canada et les Amériques qui ressemble au Programme d'aide à la mise en œuvre du code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique (APEC). Grâce à ce programme, les États membres en développement de la zone Asie-Pacifique (APEC) peuvent adopter les normes internationales de sûreté maritime prescrites par le code ISPS et d'autres modifications en matière de sûreté apportées à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le programme répond au besoin de mieux coordonner et de mieux cibler l'aide au renforcement des capacités de la sûreté portuaire dans cette région. Transports Canada a joué un rôle de premier plan dans le renforcement du Programme d'aide à la mise en œuvre du code ISPS de l'APEC et dans la coordination de projets multilatéraux et bilatéraux d'assistance technique dans toute la région de l'Asie-Pacifique. Ce projet a permis à Transports Canada de jouer un rôle analogue au sein des Amériques en concevant et en gérant un programme axé sur les besoins d'assistance technique dans le domaine de la sûreté maritime destiné aux États en développement et en coordonnant tous les projets d'assistance technique dans la région.

Pour d'autres précisions, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/maritime/mcnu.htm#surc>. Le Programme de sûreté maritime a fait l'objet d'une évaluation en 2006. Les résultats sont présentés au tableau 9 - Renseignements sur les programmes de paiements de transfert <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>.

Influence internationale sur la sûreté et les préparatifs d'urgence

Le potentiel de préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme a continué d'être au cœur des activités du Ministère en 2006-2007. Ce dernier a dirigé un certain nombre d'exercices d'entraînement notoire, ou y a collaboré, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale (notamment le programme d'exercices dans les transports en commun dirigé par Sécurité publique Canada), afin d'évaluer la capacité du Canada à réagir de manière rapide, décisive et efficace avec ses partenaires en cas d'attaque terroriste, de menace contre la sûreté comme une attaque radiologique ou d'autres situations d'urgence.

Transports Canada a continué de collaborer avec d'autres ministères fédéraux, les provinces, des partenaires de l'industrie et d'autres gouvernements à l'échange d'informations et de pratiques optimales et au renforcement des capacités d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) dans le cadre du transport de marchandises dangereuses. Par exemple, Transports Canada a participé et donné des communications à la

En 2006-2007, Transports Canada a pris d'importantes initiatives en vue de renforcer la sûreté maritime et a enregistré de gros progrès dans le cadre d'un plan d'action en six points énoncé dans la Politique de sécurité nationale.

Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne, l'Agence des services frontaliers du Canada et la Gendarmerie royale du Canada pour la création de centres des opérations de la sûreté maritime (COSM). Des employés de Transports Canada au sein des COSM continuent de procéder au traitement des rapports d'information qui leur parviennent 96 heures avant l'arrivée des navires pour s'assurer que les navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes respectent bien les règlements de sûreté nationaux et internationaux. Le potentiel analytique au sein de COSM du Ministère continue d'évoluer grâce à la collaboration qui s'est instaurée entre ses analystes et leurs homologues de l'armée et du gouvernement en vue de développer et de diffuser des bulletins améliorés de sensibilisation au domaine maritime dans leurs sphères de responsabilité respectives.

Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires internationaux pour harmoniser la sûreté maritime, en particulier avec les États-Unis et les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Ministère a également pris part aux travaux des principaux comités de l'OMI chargés d'élaborer les prescriptions réglementaires, notamment celles qui se rapportent au Système d'identification et de repérage longue portée des navires (IRLPN) et la formation des officiers de sûreté des navires (OSN). Ces prescriptions sont en cours d'insertion dans le Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM).

Transports Canada a poursuivi ses travaux dans le cadre du Programme de contributions à la sûreté maritime et a octroyé plus de 12 millions \$ pour renforcer la sûreté en 2006-2007. Le financement a également servi à renforcer la sûreté des équipements de surveillance, des quais et de leur périmètre, des équipements de commandement, de contrôle et de communications et de la formation. En 2006, le programme a été prolongé de deux ans pour tous les candidats admissibles, à l'exception des administrations portuaires canadiennes, et il a même été élargi aux exploitants de traversiers intérieurs, nouvelle catégorie de requérants qui n'était pas admissible jusque-là. En novembre 2006, les résultats des demandes du troisième cycle ont été annoncés, ce qui procurera jusqu'à 42 millions \$ à 101 ports et installations maritimes à travers le pays. D'importants progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'habilitation de la sûreté en matière de transport maritime, notamment une analyse de la démarche et de la portée du programme. Suite aux nombreuses consultations, on a pris la décision de passer à une formule fondée sur les risques. La portée a été modifiée pour se concentrer sur les secteurs à plus haut risque, et créer deux régimes différents pour les terminaux portuaires (un pour les conteneurs et un autre pour les paquebots de croisière) en plus de l'élargir à un plus grand nombre de ports.

Un projet pilote concerté avec des intervenants de l'industrie et du milieu des travailleurs a été mené à terme à Vancouver au cours du printemps 2006. Le projet de règlement a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 1^{er} juillet 2006. D'autres pourparlers sur les problèmes

recherche et développement et des initiatives internationales. Le Ministère a également contribué à des initiatives du gouvernement fédéral comme la Politique de sécurité nationale et le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité.

Sûreté aérienne

La sûreté aérienne est demeurée l'une des grandes priorités du Ministère en 2006-2007 tandis qu'il a continué de prendre un certain nombre d'initiatives dans ce domaine avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et organisations internationales, d'intervenants de l'industrie et d'organisations syndicales. En particulier, Transports Canada a adopté ou enregistré d'importants progrès dans l'élaboration de programmes de sûreté nouveaux ou améliorés, comme :

- création d'un bureau de projet pour l'initiative de sûreté du fret aérien et amorce de la conception du programme suite à l'annonce dans le budget 2006 du déblocage de 26 millions \$ sur deux ans pour la conception et l'expérimentation d'une initiative de sûreté du fret aérien;

- élaboration d'une méthode et d'une stratégie pour évaluer le besoin, le type et l'étendue du Programme d'habilitation de sûreté en matière de transport dans tous les secteurs des transports;

- parachèvement de certains plans préliminaires nécessaires au lancement d'un examen général pluriannuel du cadre de réglementation de la sûreté.

De plus, Transports Canada a enregistré d'importants progrès dans l'adoption du programme de **protection des passagers** en poursuivant sa collaboration avec d'autres ministères gouvernementaux et certaines entités clés et en adoptant un nouveau règlement sur les contrôles d'identité. Le programme de protection des passagers interdit aux personnes qui font planer une menace immédiate sur la sûreté de l'aviation d'embarquer à bord d'un aéronef commercial. Le règlement sur les contrôles d'identité complète le programme en exigeant des passagers qu'ils produisent une pièce d'identité émise par le gouvernement avant d'embarquer à bord d'un aéronef, et il a été publié pour la première fois dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 28 octobre 2006, le programme devant entrer en vigueur en juin 2007. Pour d'autres précisions, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/menu.htm>.

Sûreté maritime

La sûreté maritime est mentionnée dans la Politique de sécurité nationale comme un élément crucial de la sécurité nationale. Transports Canada s'efforce de créer un réseau de transport maritime reconnu à l'échelle nationale et internationale qui soit sécuritaire, efficace et qui respecte les valeurs des Canadiens. Il devra pour cela collaborer avec ses partenaires pour accroître le niveau de protection du réseau canadien de sûreté du transport maritime contre : les ingérences illicites, les attentats terroristes et son exploitation par des terroristes comme un moyen d'attaquer nos alliés. Cela se fera de manière à préserver l'efficacité du réseau canadien de transport maritime et à respecter les valeurs des Canadiens.

Indicateurs de progrès

- Niveau élevé de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports
- Diminution des taux d'accidents et incidents par rapport à l'augmentation de la circulation
- Réduction des taux de victimes par rapport aux taux d'accidents et incidents
- Progrès réalisés dans l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté

Résultats atteints par rapport aux indicateurs de progrès

Transports Canada mesure la confiance du public dans la sécurité et la sûreté de chaque mode de transport. Dans le cas des quatre modes de transport, au moins 96 % des Canadiens qui ont un avis jugent les modes de transport comme étant modérément ou extrêmement sûrs et sécuritaires. Les Canadiens sont par ailleurs convaincus qu'il y a suffisamment de mesures de sûreté en place pour les protéger. Même s'ils ne se sentent pas à l'abri des activités terroristes, ils ont néanmoins confiance dans l'efficacité des mesures de sûreté mises en place.

En 2006, il y a eu une baisse du nombre d'accidents dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire et environ le même nombre qu'en 2005 dans le domaine du transport routier. Il y a eu un moins grand nombre d'accidents mettant en cause le transport des marchandises dangereuses. Par rapport à 2005 et à la moyenne quinquennale, il y a eu moins de victimes dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire mais un plus grand nombre de victimes dans le secteur du transport routier (2005). Il y a eu un accident mortel causé par des marchandises dangereuses en cours de transport, ce qui cadre avec la moyenne quinquennale. À l'exception de quelques fluctuations dans le domaine du transport ferroviaire, le bilan de sécurité des trois autres modes de transport explique la baisse à long terme du nombre d'accidents signalés depuis 10 ans.

Pour d'autres précisions, nous vous renvoyons au rapport annuel « Les transports au Canada », TP13198F (<http://www.tc.gc.ca/pol/tr/anre/menu.htm>).

Priorités des programmes : 2.2.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
2.2.2 Réglementation intelligente
2.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

2.2.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté

Pour encore améliorer la sûreté des transports, en 2006-2007, Transports Canada a poursuivi un certain nombre d'activités, notamment des modifications d'ordre législatif et réglementaire, des campagnes de sensibilisation, des initiatives de formation dans l'industrie, des activités de

2.2 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2006-2007 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	1 090 298 \$
Autorisations totales	1 016 671 \$
Dépenses réelles	940 383 \$

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, les deux activités en vertu de ce résultat stratégique sont « Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr » et « L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ». Transports Canada réglemente l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), société d'Etat chargée du contrôle des passagers et de leurs effets et de certaines autres activités afin d'améliorer la sûreté des passagers aériens et des aéroports. Le ministre a déposé le rapport d'un conseil consultatif sur la *Loi sur l'ACSTA* en décembre 2006. Ce rapport contenait plus de 40 recommandations sur les activités, les rôles et les responsabilités de l'ACSTA, ainsi que sur les lois, les finances et l'administration. Le ministre a accepté le rapport et il en étudie les recommandations auxquelles il répondra au cours de l'automne et de l'hiver 2007.

Aux termes de l'article 122 de la LGFP, les sociétés d'Etat doivent présenter leurs plans d'entreprise au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ne sont pas soumises à l'exigence de faire rapport par l'intermédiaire du présent document.

L'activité de programme du groupe Sécurité et Sûreté couvre les politiques, les règlements, la surveillance et l'application de la loi, et la sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr. Elle englobe également l'élaboration des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et l'accomplissement d'activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de perfectionnement afin de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Ces activités visent les plans de préparatifs d'urgence et les services aux aéronefs fournis aux organismes de transport, gouvernementaux et autres.

Le *Rapport 2006-2007 sur les plans et les priorités* de Transports Canada faisait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère devait cristalliser ses efforts pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport. La section qui suit contient les points saillants des progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

système informatique portatif de répartition des véhicules commerciaux à l'aéroport international de Vancouver, des modèles de gestion des interactions des parcs de conteneurs terrestres et des compagnies de navigation; l'entrée en service de postes d'inspection à distance des véhicules commerciaux, l'élaboration d'un projet de plan de déploiement de postes-frontière intelligents; et la réalisation d'une étude de faisabilité et de conception d'un centre multiorganisme de gestion centralisée des transports.

Ces projets appuient des objectifs nationaux comme l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique (centre de gestion intégrée des transports) et la Stratégie Il faut que ça bouge à Windsor-Essex (postes-frontière intelligents), de même que plusieurs résultats visés par le gouvernement du Canada (notamment une économie fondée sur l'innovation et le savoir, une forte croissance économique et un Canada prospère grâce au commerce mondial).

Transports Canada s'est lancé dans l'examen et l'actualisation du plan des STI pour le Canada en sollicitant les points de vue des intervenants et en faisant appel aux conseils d'experts, le cas échéant. Le cadre stratégique qui illustre l'orientation de Transports Canada dans ce domaine sera prêt à la fin de 2007.

Pour d'autres précisions sur les STI, visiter le site <http://www.its-sti.gc.ca/tr/menu.htm>.

Innovation et perfectionnement des compétences dans le secteur des transports

Transports Canada a poursuivi son rôle de catalyseur entre différents ordres de gouvernement, le secteur privé, le milieu universitaire et d'autres intervenants, à l'appui du perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. En 2006-2007, Transports Canada a coprésidé le groupe de travail fédéral-provincial-territorial tandis que celui-ci s'efforçait de tenir les promesses de son plan de travail, notamment la constitution d'un recueil des initiatives fructueuses de perfectionnement des compétences (<http://www.comt.ca/defaultFr.htm>). Le Groupe de travail sur le perfectionnement des compétences relève en définitive du Conseil des sous-ministres responsable des transports par l'entremise du Comité de soutien des politiques et de la planification. Transports Canada a également financé l'insertion d'un volet transports dans l'Expo-sciences virtuelle pancanadienne afin d'inciter les étudiants du Canada (âgés de 5 à 17 ans) à se lancer dans l'étude scientifique des questions de transport.

Transports Canada a par ailleurs financé le Programme national de formation responsable de l'élaboration et de l'administration des programmes de formation technique pour le milieu des inspecteurs maritimes. Cela garantit que les inspecteurs se conforment aux règles et aux règlements qui évoluent et qu'ils sont parfaitement au courant des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. Parmi les faits nouveaux, mentionnons un cadre national de formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance attachée aux inspections des petits bâtiments et la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils s'occupent de dispenser les cours de formation. En outre, la conception des modules de formation nécessaires a été achevée pour s'assurer que les inspecteurs maritimes connaissent parfaitement les modifications qui résulteront de l'entrée en vigueur au printemps 2007 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

l'agglomération de Vancouver. Le système est un portail Web public à guichet unique qui contient des renseignements multimodaux et multijuridictionnels, statiques et en temps réel sur les voyageurs, ce qui permet aux usagers de prendre des décisions plus éclairées sur leurs déplacements. Le lancement public de ce système, appelé iMove, est prévu en 2007-2008.

En outre, un projet canado-américain de conception d'un programme de gestion de la fatigue pour les transporteurs routiers commerciaux a débuté avec des entreprises qui se sont portées volontaires en Alberta, au Québec et en Californie. Le programme comporte des lignes directrices, des manuels et d'autres documents de formation, qui seront définitivement arrêtés à l'issue des essais et mis à la disposition de l'industrie du camionnage.

Dans le cadre d'une initiative soutenue canado-américaine portant sur la sûreté des marchandises, les deux pays font l'essai de technologies commerciales afin de déterminer leur capacité à renforcer la sûreté par la surveillance et le suivi en temps réel. Les technologies sont en cours d'installation sur plusieurs conteneurs à marchandises qui sont transportés par camion, train et bateau sur les réseaux canadiens, américains et internationaux de transport intermodal des marchandises.

Des essais expérimentaux ont été réalisés sur un prototype de camion de livraison électrique conçu par un partenariat piloté par l'industrie. L'objectif visé est un véhicule léger doté d'un rayon d'action de 120 km et dont le rendement énergétique est supérieur de 90 % à celui d'un camion de livraison classique. Des essais en service auprès d'une compagnie nationale de messageries sont prévus à Toronto durant l'été 2007.

Le Centre a également joué un rôle décisif dans l'organisation de deux grandes conférences internationales sur l'industrie du transport ferroviaire. Organisé par Transports Canada et un groupe de partenaires industriels, le Congrès mondial sur les recherches sur les compagnies de chemin de fer a attiré plus de 750 représentants de l'industrie, des gouvernements et des centres de recherche du monde entier. Le neuvième Atelier international sur la sûreté des passages à niveau et la prévention des cas d'intrusion a attiré plus de 300 délégués.

Pour d'autres précisions, nous vous renvoyons au site <http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm>.

Systèmes de transport intelligents

Un système de transport intelligent (STI) désigne l'application intégrée des technologies de traitement des données, de communications et de captation aux infrastructures et aux activités de transport qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport. Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières, 30 millions \$ sont consacrés aux STI et, à ce jour, 24 millions \$ ont été dépensés ou engagés.

Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre de son Plan stratégique sur les STI pour le Canada en signant les accords de contributions avec des provinces et des territoires, des municipalités et des organismes et des entreprises de transport. Trente et un projets ont été menés à bien durant l'année, notamment l'installation de plus de 40 nouveaux postes de captage de variables environnementales et la mise à niveau de 36 postes existants, la mise au point d'un

Parmi les grands travaux réalisés en 2006-2007, mentionnons la réalisation d'un prototype de système perfectionné de renseignements aux voyageurs pour la région métropolitaine de Vancouver avec le concours de TransLink, qui est la Commission des transports en commun de

Le Centre de développement des transports (CDT) est un centre d'expertise de R-D technologique qui appuie l'objectif stratégique du Ministère consistant à maintenir un réseau de transport concurrentiel et productif qui soit à la fois sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Le Centre établit des partenariats entre l'industrie, les gouvernements et les centres de recherche pour la mise au point, la démonstration et la commercialisation de solutions technologiques novatrices aux problèmes de transport du Canada. Les résultats des recherches du CDT sont publiés sur Internet. Plus de 40 rapports et résumés techniques ont été diffusés en 2006-2007.

Centre de développement des transports

Grâce aux changements organisationnels soutenus au sein du Ministère, les initiatives de Transports Canada en matière d'innovation, de recherche et développement (R-D) et de recherches stratégiques cadrent mieux avec la vision d'une économie rentable et compétitive du gouvernement du Canada. Le groupe responsable de l'innovation, de la R-D et des recherches stratégiques examine la démarche globale du Ministère à l'égard de l'innovation et de la R-D dans une optique stratégique et s'efforce de resserrer les liens avec d'autres organismes des secteurs public et privé. En particulier, Transports Canada a posé les jalons d'une démarche stratégique dont le but est d'optimiser la mobilité des gens et des marchandises en répertoriant quatre thèmes de la R-D stratégique qui complètent son mandat en matière de sécurité et de sûreté : portes d'entrée et corridors, transports dans le Nord, accessibilité et rendement énergétique.

Recherche et développement stratégiques

Un réseau de transport novateur et intégré est nécessaire au succès du Canada sur le marché mondial. Grâce aux initiatives qu'il a prises dans les domaines de l'innovation, de la recherche et développement et du perfectionnement des compétences, Transports Canada collabore avec d'autres organismes des secteurs public et privé afin d'améliorer la réceptivité, la flexibilité et les résultats du secteur canadien des transports.

2.1.3 Innovation

une société d'État. En même temps, le gouvernement a annulé la directive interdisant à RTI de conclure de nouvelles ententes à long terme, d'une durée supérieure à 18 mois, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Grâce à l'approbation de son plan d'activités 2006-2010 en juin 2006, la Société peut désormais conclure des contrats à long terme. La conjoncture favorable du marché du charbon a eu des effets positifs sur les activités de RTI, et la société prévoit d'être financièrement rentable en 2007. De ce fait, RTI ne sollicitera pas un accord de contribution avec Transports Canada pour subventionner ses activités en 2007. RTI présentera prochainement son plan d'activités 2007-2011 au ministre pour qu'il le fasse approuver par le gouverneur en conseil.

En 2006-2007, le gouvernement a entrepris des consultations supplémentaires avec les principaux intervenants afin de figurer l'ensemble de modifications apportées à la *Loi maritime du Canada* (LMC), en s'inspirant essentiellement de l'examen de la LMC, des réactions suscitées par l'ex-projet de loi C-61, des tendances nouvelles et des priorités et des orientations du nouveau gouvernement. Ces modifications appuieront une stratégie dont le but est de stimuler la compétitivité dans le secteur du transport maritime et de déterminer le rôle à long terme des ports du Canada et des collectivités avoisinantes. Un nouveau projet de loi devrait être déposé devant le Parlement.

Fusions portuaires

Dans le cadre des efforts soutenus déployés par Transports Canada pour améliorer la situation financière et la compétitivité des administrations portuaires canadiennes (APC), des modifications du Règlement sur la gestion des administrations portuaires ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* afin d'y ajouter des dispositions générales sur les fusions. Les fusions constituent un moyen pour les APC de s'adapter à l'évolution de la conjoncture économique et aux impacts simultanés qu'elle a sur le réseau de transport, en particulier dans le *Lower Mainland* de la Colombie-Britannique. En juillet 2006, sous l'égide de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a invité les trois APC de Vancouver, du Fraser et de North Fraser à étudier la possibilité d'une fusion en une seule administration portuaire intégrée. Dans leur rapport présenté au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en novembre 2006, les trois APC ont recommandé leur fusion. Transports Canada et les trois APC collaboreront actuellement à l'établissement des conditions de cette fusion.

Étude sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent

L'an dernier, la majeure partie des projets d'étude et des analyses techniques ont été menés à terme. Cela englobe l'évaluation des besoins d'infrastructures du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment les conséquences de ces besoins sur le plan technique, économique et écologique en ce qui a trait à la navigation. La procédure de regroupement, qui résume tous les travaux techniques qui aboutiront à l'établissement d'un rapport final consolidé, a débuté à l'automne 2006. Le rapport d'étude final devrait être publié en automne 2007. Ce rapport comportera une analyse technique détaillée des infrastructures existantes du réseau de la Voie maritime. Il comportera également une analyse économique des coûts et avantages qui se rattachent à l'entretien des infrastructures. De plus, le rapport exposera les facteurs environnementaux qui ont un rapport avec la navigation.

Ridley Terminals Inc.

En février 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé que le gouvernement du Canada avait pris la décision stratégique publique de mettre en veilleuse l'appel d'offres visant la cession de Ridley Terminals inc. (RTI) afin d'assurer que l'exploitation future à long terme de RTI appuie des objectifs industriels et commerciaux. RTI demeurera donc

à long terme de ces ouvrages. En particulier, l'an dernier, d'importants progrès ont été réalisés sur le pont international de Sault Ste. Marie, notamment un nouvel accord d'exploitation conclu avec l'État du Michigan et la recommandation d'un modèle de gouvernance plus efficace pour la propriété canadienne. Les travaux en cours porteront sur les besoins financiers à long terme de plusieurs ponts, notamment les ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Iles.

La Loi sur les ponts et tunnels internationaux, L.C. 2007, ch. 1 (l'ex-projet de loi C-3), a reçu la sanction royale le 1^{er} février 2007 et est entrée en vigueur le 25 avril 2007. La Loi confère au gouvernement le pouvoir d'établir des règlements sur la sûreté, l'entretien, la réparation, l'exploitation et l'utilisation des ponts et des tunnels internationaux. Elle prévoit également que le ministre doit approuver la construction des nouveaux ponts ou tunnels internationaux ou la modification des installations existantes, ainsi que la vente ou la cession de ces ponts ou tunnels.

Rentabilité des petits aéroports

À la réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière de septembre 2004, les ministres ont reconnu que la rentabilité des petits aéroports était une question complexe qui concerne tous les ordres de gouvernement. Un groupe de travail fédéral-provincial-territorial a été constitué afin de déterminer la mission des petits aéroports et de recenser les options de mesures futures. Le groupe de travail a présenté son rapport final au Conseil des ministres en septembre 2006, rapport que l'on trouvera sur le site Web du Conseil des ministres à l'adresse <http://www.comt.ca/defaultFr.htm>. Le rapport expose les conclusions du groupe de travail sur les missions et les rôles des petits aéroports du Canada et une série d'options de mesures futures, en admettant qu'il n'existe pas de solution qui convienne à tous les aéroports.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) aide les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la réduction de leurs charges d'exploitation. Le programme a fait l'objet de deux évaluations depuis son lancement, la première en février 2000 et la deuxième en juin 2004. Les deux ont conclu que le programme respectait ses objectifs et qu'il fallait en assurer la poursuite. À l'issue de l'évaluation de 2004, Transports Canada a obtenu l'approbation de la reconduction du PAIA jusqu'au 31 mars 2010. Depuis le lancement du programme en 1995, le gouvernement du Canada a annoncé le déblocage de 422,7 millions \$ pour 510 projets d'amélioration de la sécurité en vertu du PAIA dans 159 aéroports. Plus de 99 % de ces projets étaient des projets liés à la sécurité côté piste comme les pistes, les voies de circulation, les aides visuelles, etc. et les équipements mobiles lourds côté piste. En prévision du renouvellement du PAIA en avril 2010, une troisième évaluation du programme est prévue en 2008 et devrait être terminée en 2009.

Les résultats de la plus récente évaluation du PAIA sont présentés au tableau 9 – Renseignements sur les programmes de paiements de transfert <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estmf.asp>.

programme en 2006-2007 au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nouveau-Brunswick, ce qui s'est soldé par des retombées au niveau de la sécurité et de l'efficacité pour tous les Canadiens

Outre les projets mentionnés ci-dessus, le Ministère a poursuivi ses travaux avec Infrastructure Canada afin de réaliser des projets visant à améliorer et à renforcer la capacité des réseaux de transport en commun du Canada. On a amorcé les travaux de construction dans le cadre de projets dans l'agglomération de Toronto (GO Transit, réseau d'autobus express VIVA de York et Commission de transport en commun de Toronto) et à Vancouver (Colombie-Britannique) (Canada Line). À titre d'exemple, d'importants progrès ont été réalisés dans la construction de Canada Line durant l'année, les travaux étant terminés à près de 30 %, et Canada Line devant entrer en service comme prévu le 30 novembre 2009. Le premier des deux tunnels creusés sous le centre-ville de Vancouver approche du point de sortie à proximité du secteur riverain, et d'importants ponts enjambant les bras nord et intermédiaire du Fraser avancent eux aussi. Dans l'ensemble, les projets de transport en commun réduiront la croissance des embouteillages et les impacts correspondants sur l'environnement. Au Québec, d'importants progrès ont été enregistrés dans la phase 1 de l'autoroute 30. Un cadre de partenariat public-privé a été conçu; un appel d'offres a été lancé et les trois candidats finals ont été sélectionnés; l'évaluation environnementale du gouvernement fédéral est terminée; et le gouverneur en conseil a donné son approbation pour l'aménagement d'un pont qui permettra de franchir le Saint-Laurent et le canal Beauharnois.

Vous trouverez d'autres précisions aux adresses http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csis/index_f.shtml et http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/index_f.shtml.

Fonds sur l'infrastructure frontalière

Le Ministère a continué de collaborer avec Infrastructure Canada à la réalisation de projets visant à améliorer le franchissement efficace de la frontière et à réduire les encombrements. Plus de 500 millions \$ de crédits fédéraux destinés à des projets d'amélioration des frontières ont été annoncés dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière. Des travaux de construction ont débuté à cinq grands postes-frontière du Canada : Windsor, Sarnia, Niagara et Fort Erie (Ontario); et Douglas (Colombie-Britannique). Ces projets réduiront les encombrements aux postes-frontière et renforceront la capacité des infrastructures existantes afin d'appuyer la croissance économique soutenue. Parmi les projets menés à terme en 2006-2007, il faut mentionner des systèmes de transport intelligents installés sur la route 402 à Sarnia menant à la frontière avec les États-Unis et le réaménagement d'un complexe douanier au pont Peace à Fort Erie réalisé en vertu de ce programme en 2006-2007 afin d'améliorer nos liaisons de surface avec les États-Unis. Pour d'autres précisions, consulter les adresses http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/index_f.shtml et http://www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml.

Ponts nationaux et internationaux

Transports Canada a analysé la gouvernance des ponts nationaux et internationaux qui relèvent de ses compétences afin de renforcer la responsabilité et d'améliorer la durabilité financière

Transports Canada a débloqué 5 millions \$ pour des recherches universitaires et des initiatives appliquées aux transports afin de faire progresser la Planification des transports et l'intégration modale (PTIM) dans les zones urbaines et le long des corridors de transport. Le Ministère a financé plusieurs études de PTIM en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse consacrées aux réseaux express régionaux, aux corridors ferroviaires, à la chaîne d'approvisionnement, au transport maritime à courte distance et à la circulation des marchandises. Par ailleurs, un deuxième appel d'offres lancé en novembre 2005 a abouti à l'annonce de 13 projets gagnants en juin 2006. Ces projets auront droit au financement du fédéral à hauteur d'environ 1 million \$. À ce jour, la majeure partie des 5 millions \$ débloqués ont été accordés à 45 projets à travers le pays. En encourageant l'établissement de méthodes novatrices pour étudier les problèmes de transport, ces projets augmenteront l'efficacité du réseau de transport dans son ensemble et amélioreront sa durabilité. Pour d'autres précisions sur les deux appels d'offres PTIM, consulter les sites

<http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2004/04-h061f.htm> et <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2006/06-h057f.htm>.

PSIR - Nunavut

Ce programme a abouti à la construction de trois aéroports à Pond Inlet, Coral Harbour et Gjoa Haven; et d'une route de 3,2 km à Chesterfield Inlet. Le programme a également financé deux études sur les habitats des poissons à Pond Inlet et à Clyde River, et partiellement financé l'étude sur une route Nunavut-Manitoba. Dans l'ensemble, le programme a injecté 4,2 millions \$ dans l'économie du Nunavut.

Une évaluation des volets du PSIR a eu lieu en 2006. Les résultats sont présentés au tableau 9 - Renseignements sur les programmes de paiements de transfert <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp>.

Pour un complément d'information sur le PSIR, consulter le site <http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm>.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Transports Canada a collaboré de près avec Infrastructure Canada à la réalisation stratégique de grands projets d'infrastructures des transports de surface. D'importantes ressources ont été consacrées à l'examen des projets et à la négociation d'accords de contributions en ce qui concerne cette nouvelle enveloppe. D'importants projets routiers sont en cours de construction au Canada et ils permettront la circulation plus sûre et plus rapide des voyageurs et des marchandises sur les principales routes terrestres du Canada; ils réduiront les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques; encourageront l'aménagement plus efficace des centres urbains; augmenteront l'activité économique, notamment le tourisme; et stimuleront l'utilisation de technologies et de pratiques novatrices visant à minimiser les émissions de gaz à effet de serre. Cinq grands projets d'infrastructures routières ont été réalisés en vertu de ce

Agence des services frontaliers du Canada (ASFC); Parcs Canada, et ministère de la Diversification de l'économie de l'ouest (DEO).

Pour plus d'information sur l'IPCAP, consulter le site <http://www.tc.gc.ca/dossiers/ipcap/menu.htm>.

Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

Volet Construction routière du PSIR

En vertu du volet Construction routière du PSIR, 13 projets ont été réalisés au Canada en 2006-2007 au Yukon, en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse grâce à l'enveloppe de 485 millions \$. Ces projets auront pour effet de renforcer la sécurité et l'efficacité de la circulation des gens et des marchandises, d'appuyer le commerce et le développement économique, et de promouvoir la durabilité des transports.

Initiatives de transport aux postes-frontière en vertu du PSIR

Une nouvelle route reliant la route transcanadienne au pont international de Sault Ste. Marie en Ontario et d'importants travaux d'amélioration de la route 15 conduisant au poste-frontière de Lacolle ont été réalisés en vertu du volet Construction des postes-frontière du PSIR en 2006-2007. Ces projets ont pour effet d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau routier qui mène à la frontière avec les États-Unis et de faciliter le franchissement de la frontière par les voyageurs et les marchandises. En outre, avec le concours des provinces et des territoires, des appareils électroniques de comptage et de classification de la circulation ont été installés à certains postes à travers le Canada. Cela constituera une nouvelle source de données qui permettront de mieux comprendre les mouvements de marchandises et d'améliorer les politiques et les programmes.

La phase d'évaluation environnementale du projet binational visant à aménager un nouveau poste-frontière dans la région de Windsor-Detroit s'est poursuivie en 2006-2007, sous l'égide du Partenariat binational Canada-États-Unis-Ontario-Michigan. Les études environnementales et techniques sur les emplacements possibles d'un nouveau poste-frontière ont été réalisées au Canada et aux États-Unis, dans le cadre d'une étude binationale coordonnée visant à trouver une solution définitive aux problèmes de circulation à la frontière dans cette région.

Au cours de l'exercice 2006-2007, la liste des emplacements possibles a été réduite à trois ouvrages de franchissement d'une rivière, à trois emplacements de complexes douaniers et à une voie d'accès centrale menant de la route 401 aux postes-frontière. Ce projet permettra de réduire les embouteillages de la circulation et se soldera par un réseau routier plus sûr et plus efficace pour tous les Canadiens.

Pour d'autres précisions sur la porte d'entrée de Windsor, veuillez consulter les sites

http://www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_fr/et
<http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2005/05-gc003f.htm>.

Le ministre du Commerce international et le ministre responsable de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de 2010, de même que l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, sont conjointement responsables de l'élaboration et du lancement de l'IPCAP. L'élaboration et l'adoption de l'IPCAP sont dirigées par Transports Canada, qui bénéficie de la collaboration des quatre ministères et organismes fédéraux suivants : Ministère des Affaires étrangères et Commerce international (MAECI);

L'IPCAP est un ensemble intégré d'investissements et de mesures stratégiques qui renforcera la capacité et l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et qui permettra au Canada d'en tirer le meilleur parti. Le premier ministre Harper a officiellement lancé l'IPCAP en octobre 2006. Un certain nombre de mesures immédiates ont été annoncées lors du lancement, qui totalisent 321 millions \$, notamment des infrastructures de transport et des composantes relatives à la compétitivité mais sans rapport avec les infrastructures. Les décisions sur les fonds résiduels seront prises à l'issue d'une procédure de planification et de consultation accélérée.

Dans le budget 2006, le gouvernement a débloqué 591 millions \$ pour l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) afin de relever les défis et de tirer parti des possibilités d'aménagement de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. L'IPCAP a pour but de créer de meilleurs réseaux de transport afin de favoriser les chaînes d'approvisionnement mondiales entre l'Amérique du Nord et l'Asie. En particulier, elle vise à accroître la part de la porte sur le marché des importations en provenance de l'Asie par conteneur à destination de l'Amérique du Nord; à améliorer l'efficacité et la fiabilité de la porte pour les exportations canadiennes et nord-américaines à mesure que les économies d'Asie prospèrent; et à renforcer le commerce avec la région de l'Asie-Pacifique.

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Grâce à la formule des « portes », nous pouvons prendre des mesures stratégiques afin de tirer parti de la convergence des possibilités qui se rapportent au commerce international, à la géographie et aux transports. L'objectif est de maximiser l'efficacité de nos principaux corridors et portes commerciaux et d'assurer la coordination des politiques afin d'en tirer le maximum de parti.

Favoriser la libre circulation des gens et des marchandises et créer une conjoncture propice aux investissements dans les infrastructures de transport demeurent des objectifs primordiaux du Ministère. Transports Canada collabore avec d'autres ordres de gouvernement pour assurer la viabilité et la compétitivité du réseau de transport. Des infrastructures résistantes et durables sont nécessaires pour appuyer le volume sans cesse croissant du trafic commercial et touristique qui emprunte les routes, les frontières, les portes et corridors commerciaux du Canada.

2.1.2 Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux

économique des terrains occupés par les infrastructures de transport et les coûts estimatifs des impacts sociaux des transports (accidents, embouteillages de la circulation, pollution atmosphérique, changements climatiques et nuisances acoustiques).

Le Programme de cession des ports a récemment été prolongé jusqu'au 31 mars 2012. Cette prolongation permettra la poursuite des négociations et donnera l'occasion aux collectivités et aux intérêts locaux de devenir propriétaires des installations portuaires et d'en assurer l'exploitation.

Les résultats de la plus récente évaluation du Programme de cessions des ports sont présentés au tableau 9 – Renseignements sur les programmes de paiements de transfert <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estlmf.asp>.

Pour d'autres précisions sur le Programme de cession des ports, nous vous invitons à consulter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm>.

Collecte de données

Transports Canada a prolongé le programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) jusqu'à la phase II afin d'améliorer la qualité, la portée et la ponctualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. En 2006-2007, le volet fret de la phase II du programme CESTA a été lancé avec succès et le programme CESTA recueille désormais des données sur le fret auprès de 80 % des transporteurs aériens qu'il visait pour commencer. La procédure de collecte de données sur le fret a également été intégrée avec la procédure de collecte de données mise en place durant la phase I du programme CESTA. On a également amorcé les premières activités de collecte des données dans le secteur de l'aviation générale afin de répondre aux besoins du Ministère dans ce segment de l'industrie du transport aérien.

En 2006-2007, des enquêteurs au service de Transports Canada ont interrogé des camionneurs dans le cadre de l'Enquête nationale sur route (ENR) aux principaux postes-frontière entre le Canada et les États-Unis et en des endroits stratégiques situés dans le corridor Québec-Windsor. L'ENR est un projet fédéral-provincial-territorial de collecte et d'analyse de données qui utilise des techniques passives de collecte de données pour recueillir des données sur la circulation et mener des enquêtes dans des endroits précis pour recueillir des renseignements sur les activités de camionnage. L'étendue des activités de camionnage englobe le réseau routier national et ne vise pas seulement les entreprises de camionnage commercial qui ont leur siège au Canada, mais également les entreprises de camionnage domiciliées aux États-Unis qui exploitent des services commerciaux entre le Canada et les États-Unis ainsi que les camions privés exploités par les expéditeurs pour leur propre compte.

Coûts complets des transports au Canada

En 2006-2007, Transports Canada, avec le concours des provinces et des territoires, a procédé à une série d'études visant à évaluer les coûts complets des transports au Canada. Les travaux réalisés dans le cadre de ce projet plurianuel échelonné sur plusieurs phases ont abouti à un nouvel instrument analytique qui fournira aux législateurs une évaluation détaillée des coûts financiers et sociaux de tous les modes de transport au Canada. Cela englobe les coûts d'investissement et d'exploitation à la fois des infrastructures et des véhicules, l'évaluation

responsabilité, des réformes de la *common law* et une exemption accordée à l'industrie du tourisme d'aventure maritime qui n'est pas assujettie à la partie 4 de la LRM. Les consultations organisées avec les intervenants au sujet de ces réformes sont désormais terminées. La réglementation régissant une assurance obligatoire pour les transporteurs maritimes sera mise en suspens en attendant la modification de la LRM.

Programme de contributions aux simulateurs de navire

La formation du personnel maritime sera nettement améliorée grâce à l'approbation d'un Programme de contributions à des simulateurs de navire de 7,2 millions \$, approuvé par décret le 18 décembre 2006. Ce programme versera une aide financière à cinq provinces qui ont des instituts de formation maritime pendant une période de transition de quatre ans, soit du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2011. Grâce au transfert gratuit des 10 simulateurs de formation navale qui appartenaient jusque-là au gouvernement fédéral, Transports Canada sera en mesure d'assurer l'uniformité des normes de formation et de rendement sans en prescrire l'utilisation. Pour d'autres précisions sur les initiatives ci-dessus et d'autres régimes de sécurité en vertu du Programme de sécurité maritime, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm>.

Délivrance de permis aux embarcations de plaisance

Le 1^{er} avril, Service Canada a commencé de délivrer des permis aux embarcations de plaisance dans ses 320 bureaux disséminés à travers le Canada pour le compte de Transports Canada. Ce service met désormais à la disposition du public canadien près de trois fois le nombre d'endroits où ils peuvent obtenir ce type de permis. En 2006, plus de 100 000 permis (chiffre préliminaire) ont été délivrés au Canada. Le nouveau système permet également au personnel responsable des opérations de recherche et sauvetage d'avoir accès à des renseignements 24 heures par jour, 7 jours par semaine, en cas d'urgence. Cela pourrait faire toute la différence entre la vie et la mort. Pour d'autres précisions, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/permis.htm>.

Cessions portuaires

Depuis 11 ans, Transports Canada cède la propriété et l'exploitation de ses ports régionaux et locaux et de ses ports éloignés à d'autres ministères fédéraux, aux provinces et à des intérêts locaux, notamment aux municipalités. Les résultats finals de ces cessions portuaires contribuent au rôle des transports comme instrument d'habilitation économique. Le programme de cessions a pour effet de mettre l'exploitation des ports ainsi cédés entre les mains de ceux et celles qui sont le mieux qualifiés pour tenir compte de la conjoncture locale, ce qui contribue à l'efficacité et à la rentabilité du réseau de transport.

En date du 31 mars 2007, Transports Canada s'était dessaisi de 469 (85 %) de ses 549 ports d'origine, ce qui comprend trois cessions réalisées durant l'exercice 2006-2007. Ces cessions ont permis aux contribuables canadiens d'économiser environ 531 millions \$ qui auraient été autrement consacrés à l'exploitation et à l'entretien de ces ports. En 2006-2007, le Ministère a versé 513 000 \$ à des intérêts locaux à même le Fonds de cession des ports pour faciliter la cession des ports, ce qui porte le total des dépenses à même le Fonds à 203,8 millions \$ depuis le lancement du programme.

Le 18 décembre 2006, le premier ministre Stephen Harper et le ministre Cannon ont annoncé la création d'un programme qui permettra aux agriculteurs d'acheter les terrains qu'ils louent actuellement à l'aéroport international de Mirabel. En outre, ils ont annoncé la constitution d'un comité de transition. Le mandat de ce comité est de formuler des recommandations à l'intention du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur les modalités du programme. Ce comité a présenté son rapport le 28 avril 2007. Conformément aux vœux de l'Union des producteurs agricoles (UPA), le comité a tenu compte des précédents créés par le Programme de vente de 1985 et le Programme de location de longue durée de 1989. Les locataires actuels bénéficieront de la préséance pour l'achat des terrains. Le coût du programme est estimé à 10,9 millions \$ sur trois ans.

Conformément à la politique du Conseil du Trésor sur l'environnement relatif aux biens immobiliers, les ministères doivent vérifier l'état des biens immobiliers dans une optique environnementale avant de les vendre. C'est pourquoi Transports Canada a lancé un appel d'offres pour confier à une entreprise le soin de procéder à ces vérifications de conformité environnementales. L'entreprise a été sélectionnée et un contrat lui a été adjugé. Par ailleurs, des négociations ont été amorcées avec Aéroports de Montréal (ADM) afin de soustraire ces terrains à sa gestion, ce qui nécessitera de modifier sa convention de bail avec Transports Canada. L'Administration aéroportuaire a fait preuve d'une coopération sans faille. En outre, depuis le début de décembre 2006, Transports Canada est en pourparlers avec les Mohawks de Kanesatake pour les tenir au courant de l'évolution de ce dossier. Des séances d'information avec la Ville de Mirabel et le conseil de bande des Mohawks de Kanesatake ont eu lieu ce printemps, et les communications se poursuivent.

Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne

Le Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne a été adopté à titre de mesure provisoire dans le sillage des attentats perpétrés le 11 septembre 2001 afin d'accorder une indemnité provisoire aux tiers à titre d'assurance aviation pour risques de guerre aux compagnies aériennes canadiennes qui ne réussissent pas à obtenir une protection d'assurance suffisante selon des conditions commercialement acceptables. Le programme a été prolongé à plusieurs reprises, le plus récemment jusqu'à la fin de 2007. Son objectif est d'assurer le fonctionnement, la rentabilité et la compétitivité ininterrompus de l'industrie canadienne du transport aérien. Le Ministère continue de surveiller le marché de l'assurance aviation et d'apporter des rajustements au programme, le cas échéant.

Assurance maritime et réforme du droit maritime

De nouveaux règlements qui obligent les transporteurs maritimes à contracter et à maintenir une couverture d'assurance suffisante pour faire face à leurs responsabilités à l'égard des passagers ont été préparés, mais ils ont été mis en veilleuse en attendant que plusieurs modifications soient apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM). Au nombre de ces modifications, il faut mentionner la ratification de plusieurs conventions internationales sur la

Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

Le 15 juin 2006, le Comité permanent des langues officielles a publié un rapport recommandant au gouvernement d'apporter les modifications à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*. Dans sa réponse à ce rapport, le gouvernement s'est engagé à déposer un texte législatif pour apaiser les préoccupations du Comité permanent. Le 18 octobre 2006, le gouvernement a déposé le projet de loi C-29, modifications à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, dont le but est d'assurer que les obligations relatives aux langues officielles continuent de s'appliquer à la compagnie Air Canada restructurée et qu'elles sont rétablies dans ses diverses filiales. L'état du projet de loi sera précisé une fois que la nouvelle session du Parlement aura débuté.

Organisation de l'aviation civile internationale

La mission permanente du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) remplit deux rôles - celui d'une mission diplomatique et celui d'une direction générale de Transports Canada. La mission continue de défendre les programmes ministériels en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et de gouvernance, en mobilisant à la fois Transports Canada et le Ministère des Affaires étrangères et Commerce international Canada à l'égard de la gouvernance et des préoccupations d'ordre politique et diplomatique. Les interventions du Canada à l'OACI ont eu et continueront d'avoir un retentissement favorable : transparence des vérifications de sécurité, mise en place de lignes directrices régissant le transport des liquides, des gels et des aérosols à bord des aéronefs, élaboration de stratégies sur l'environnement, plus grande notoriété de la condition des femmes à l'OACI, plus grande transparence des méthodes de recrutement de l'OACI, lancement d'un système d'évaluation des effets et amélioration de la gestion financière de l'organisation. En 2006, l'OACI a traversé une année transitoire avec la réélection du secrétaire général et l'élection d'un nouveau président du conseil après 30 ans de mandat assuré par le président sortant. Le Canada continue d'être l'un des principaux protagonistes qui préconisent et facilitent les réformes institutionnelles dans le cadre de cette transition.

Administration de l'aéroport international de Gander

L'Administration de l'aéroport international de Gander (GIAA) a accepté l'offre du gouvernement de lui octroyer une aide financière pouvant atteindre 4,8 millions \$ pour éponger ses éventuels déficits d'exploitation et d'immobilisations entre le 1^{er} avril 2007 et le 31 octobre 2008. L'objet de cette contribution est d'assurer la stabilité financière à court terme de l'Administration tandis que celle-ci s'efforce d'augmenter ses recettes et à assurer sa rentabilité financière à long terme. La GIAA n'est pas encore parvenue au seuil de la rentabilité financière en raison d'une farouche concurrence dans le domaine du transport des passagers, des progrès technologiques et des changements industriels qui compromettent ses activités en tant qu'escalade technique et de facteurs économiques et politiques mondiaux. La contribution permettra d'éponger les déficits d'exploitation et d'immobilisations mensuels de la GIAA. La GIAA doit présenter avant l'automne 2007 un plan d'activités qui expose en détail son plan pour accroître ses recettes.

trémies seront remis à neuf aux frais des compagnies de chemin de fer. En outre, les compagnies de chemin de fer continueront d'assurer l'entretien des wagons-trémies selon les normes de l'industrie, et Transports Canada procédera régulièrement à des inspections pour s'assurer que les travaux d'entretien et de remise à neuf ont bien été exécutés. Les compagnies de chemin de fer paieront des redevances à l'État au titre de l'utilisation des wagons dans le cadre de mouvements non assujettis au plafonnement des recettes. Les agriculteurs bénéficieront des wagons remis à neuf et modernisés ainsi que de nouveaux wagons de plus grande capacité, que les compagnies de chemin de fer leur fourniront à leurs frais. L'accord conclu avec le Chemin de fer Canadien Pacifique a été signé en juillet 2007. L'accord avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada devrait l'être au cours de l'exercice 2007-2008.

Accords internationaux de transport aérien

Une nouvelle politique aérienne internationale (Ciel bleu) a été adoptée en 2006. L'annonce a été précédée par des recherches, des préparatifs et des consultations avec un vaste éventail d'intervenants canadiens et approuvée par le Cabinet. Les négociations d'accords de transport aérien nouveaux ou élargis ont abouti avec le Royaume-Uni, le Portugal, l'Algérie, la Serbie, la Croatie et le Japon. Les négociations avec le Venezuela ont échoué. Un dialogue nourri avec la Commission européenne visant la négociation d'un accord exhaustif de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne a été amorcé par une réunion exploratoire au niveau des fonctionnaires.

Loi sur les aéroports du Canada

Le projet de loi C-20, la *Loi sur les aéroports du Canada*, a été déposé en juin 2006, à l'issue d'une longue série de consultations avec les intervenants et les provinces et les territoires. D'autres consultations ont été amorcées en vue de parvenir à un accord général sur la façon de résoudre les questions ou les préoccupations en suspens qui ont fait surface dès que le texte du projet de loi a été connu du public.

Surveillance du Réseau national d'aéroports

Transports Canada a créé un système pour surveiller la rentabilité financière des administrations aéroportuaires du réseau national d'aéroports, en ayant recours à une démarche pluriannuelle qui s'applique aux 21 administrations aéroportuaires. De ce fait, le Ministère dispose désormais d'une base de données financières sur les administrations aéroportuaires.

Transports Canada a adopté un système de fiche d'évaluation équilibrée pour surveiller le rendement des aéroports, en s'inspirant au maximum des bases de données financières, statistiques et opérationnelles existantes. Une fiche d'évaluation équilibrée sur cinq ans a été établie pour chacune des 21 administrations aéroportuaires au moyen des bases de données existantes. Le Ministère analyse actuellement les avantages qu'il y a à élargir l'éventail des renseignements disponibles, le coût de diffusion de ces données supplémentaires et la mesure dans laquelle les avantages supplémentaires justifient l'augmentation des coûts.

Dans le budget de 1996, le gouvernement a fait part de son intention de se débarrasser du parc fédéral de wagons-trémies destinés au transport du grain. Ce parc de 12 400 wagons sert au transport des grains de l'Ouest du Canada depuis 30 ans. Le 4 mai 2006, le nouveau gouvernement du Canada a annoncé qu'il conserverait les wagons-trémies afin d'en maximiser les avantages pour les agriculteurs et les contributeurs. Des négociations ont été amorcées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique en vue de conclure de nouveaux accords d'exploitation. En plus de rendre les compagnies de chemin de fer responsables de l'exploitation quotidienne des wagons-trémies du gouvernement fédéral, les nouveaux accords contiennent des dispositions en vertu desquelles les wagons-

Parc fédéral de wagons-trémies

Le gouvernement a fait part de son intention d'apporter des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* en fonction de l'ex-projet de loi C-44, en subdivisant ledit projet de loi en trois textes législatifs plus faciles à gérer. La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale le 1^{er} février 2007. Elle confère au gouvernement fédéral le pouvoir législatif d'assurer la surveillance des 24 ponts et tunnels internationaux réservés à la circulation routière et des 9 ponts et tunnels ferroviaires internationaux, ainsi que des nouveaux ponts et tunnels internationaux qui seront construits à l'avenir. Le projet de loi C-11 contient des modifications qui ont trait à l'Office des transports du Canada, aux fusions dans le secteur des transports, aux voyages en avion, aux voyageurs ferroviaires, aux nuisances acoustiques ferroviaires et au plafonnement des recettes découlant du transport des grains. Il a été soumis au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 28 mars 2007 et a suivi la procédure d'examen parlementaire normale qui s'est soldée par sa sanction royale le 5 juillet 2007. En 2006-2007, de nombreuses consultations ont eu lieu sur un troisième projet de loi qui aura pour effet d'améliorer les dispositions dont le but est de protéger les expéditeurs ferroviaires contre une éventuelle emprise abusive sur le marché par les compagnies de chemin de fer. Ce projet de loi devrait être déposé au début de 2007-2008.

Modifications de la Loi sur les transports au Canada

Les forces de la concurrence et du marché libre stimulent le rendement et l'augmentation de la productivité. Les investissements du secteur public et du secteur privé revêtent une importance capitale pour avoir un réseau de transport concurrentiel d'envergure mondiale, mais toute intervention de l'État doit cibler les situations où les forces du marché ne suffisent pas à atteindre les résultats souhaitables. Transports Canada a œuvré sur plusieurs fronts pour offrir un cadre du marché dynamique et prospère au réseau national de transport. On trouvera ci-après quelques brèves mises à jour sur certaines des activités menées par Transports Canada au cours de l'exercice 2006-2007.

2.1.1 Cadre stratégique axé sur le marché

Priorités des programmes :	2.1.1	Cadre stratégique axé sur le marché
	2.1.2	Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux
	2.1.3	Innovation

Indicateurs de progrès

- Augmentation de la productivité du réseau de transport
- Niveaux des prix et des services
- Rentabilité financière des différentes composantes du réseau
- Diminution des coûts pour les contribuables
- Avantages pour l'industrie et les consommateurs résultant d'une plus grande harmonisation

Résultats atteints par rapport aux indicateurs de progrès

La productivité du secteur des transports fait l'objet d'une surveillance et il en est rendu compte dans le rapport annuel au moyen d'indicateurs de productivité. Transports Canada établit un indicateur de productivité totale des facteurs pour chaque mode en tenant compte d'éléments comme les frais de main-d'œuvre, de carburant et d'investissement. Les indicateurs de la productivité totale des facteurs proviennent des données recueillies par Transports Canada ou fournies par Statistique Canada ou d'autres sources dignes de foi.

Selon les données les plus récentes, en 2005, la productivité totale des facteurs a augmenté de 2,6 % dans le transport ferroviaire des marchandises (compagnies de classe I) et de 7,9 % dans l'industrie du transport aérien. La productivité totale des facteurs a progressé de 2,1 % chez VIA Rail mais a reculé de 4,3 % dans les transports en commun. On n'a pas pu estimer la productivité dans les secteurs du camionnage et du transport maritime à cause de problèmes de données.

Dans le rapport annuel intitulé « Les transports au Canada en 2006 », Transports Canada constate que les prix du transport ferroviaire des marchandises ont augmenté de 9,8 % en 2005 par rapport à 2004, ce qui s'explique dans une large mesure par l'incorporation des suppléments carburant. Pendant la même période, dans d'autres secteurs, les hausses de prix ont été plus modérées : les prix n'ont augmenté que de 3,6 % dans le secteur du transport aérien, de 1,7 % chez VIA Rail et de 3,5 % dans les transports en commun. En dépit de ces hausses de prix, la production (que l'on mesure en général en voyageurs-kilomètres ou en tonnes-kilomètres) a elle aussi augmenté en 2005. Elle a progressé de 4,8 % dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises, de 8,2 % dans l'industrie du transport aérien, de 4,1 % chez VIA Rail et de 3,6 % dans les transports en commun.

Les résultats financiers de certains transporteurs ou groupes de transporteurs sont également surveillés par Transports Canada, qui calcule un ratio d'exploitation ou un ratio de recouvrement des coûts (dans le cas des transporteurs qui bénéficient de subventions publiques comme VIA Rail et les transports en commun) au titre des projets de transport dont il assure la surveillance. Ces données peuvent être consultées dans l'addenda statistique du rapport annuel.

2.1 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2006-2007 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	439 234 \$	Autorisations totales	466 454 \$	Dépenses réelles	429 185 \$
------------------	------------	-----------------------	------------	------------------	------------

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le budget des dépenses, les activités de programme qui relèvent de ce résultat stratégique sont « Politiques, programmes et infrastructures en appui au cadre de marché » et quatre sociétés d'État : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., la Société des ponts fédéraux Limitée, Marine Atlantique S.C.C. et VIA Rail Canada inc. Le présent rapport ne contient des renseignements que sur la première activité de programme. Les sociétés d'État ont préparé leur propre plan annuel. Aux termes de l'article 122 de la LGFP, les sociétés d'État doivent présenter leurs plans d'entreprise au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ne sont pas soumises à l'exigence de faire rapport par l'intermédiaire du présent document.

Cette activité de programme englobe l'élaboration de politiques, de lois, de programmes et de soutien des infrastructures de transport de manière à ce que les forces de la concurrence et du marché orientent la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché puissant et dynamique incite les concurrents existants et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services afin de répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport. Au nombre des activités qui relèvent de cet élément, il faut mentionner la surveillance et l'analyse du réseau de transport du Canada, les rapports annuels sur l'état de santé du réseau, les études économiques et l'élaboration de nouvelles politiques. Transports Canada administre également les programmes de subventions destinées aux aéroports, aux ports, aux routes et aux ponts, et il assume les fonctions de propriétaire et de surveillant des ports, des aéroports et des sites du système de navigation aérienne. En vertu du volet Infrastructures de cette activité de programme, Transports Canada négocie la cession des ports, des aéroports et des terrains de la Voie maritime à des intérêts locaux, et il exploite les aéroports et les ports jusqu'à leur cession, de même que les aéroports et les ports éloignés appartenant au gouvernement fédéral.

Le Rapport 2006-2007 sur les plans et les priorités de Transports Canada fait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère doit cristalliser ses efforts afin d'établir un réseau de transport efficace. La section qui suit décrit les points forts des progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

cadre du changement de la culture de sécurité et de sûreté. *Allons de l'avant* nous aidera à appliquer la gestion de la sécurité et de la sûreté à nos activités quotidiennes de transport et jouera également un rôle dans le deuxième résultat stratégique, « Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté ».

Le troisième résultat stratégique de Transports Canada, « Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable », a nettement progressé grâce à plusieurs initiatives, dont la principale est la Stratégie écoTRANSPORTS annoncée en février 2007, qui prévoit l'octroi de plus de 100 millions \$ pour lancer des initiatives visant la propreté des transports.

Le fait de concilier les résultats de Transports Canada et ceux du gouvernement du Canada garantit que les décisions en matière de transport contribuent au succès du programme gouvernemental dans son ensemble. Et, grâce au concours d'autres ministères, d'organisations et du secteur privé, les programmes et les services offerts par Transports Canada continuent d'appuyer les objectifs relatifs à la sécurité et à la sûreté, à une économie vigoureuse et à la protection de l'environnement.

1.4 Rendement global du Ministère

Comme on le constate à la lecture du Résumé du rendement ministériel ci-dessus, des progrès ont été enregistrés au cours de l'année à l'égard de la majorité des engagements du Ministère figurant dans le *Rapport sur les priorités de 2006-2007*.

Le Résumé du rendement ministériel à la section 1.3.3 montre de quelle façon les trois résultats stratégiques du Ministère et les priorités des programmes appuient 8 des 13 résultats du gouvernement du Canada présentés dans le *Rapport de 2006 sur le rendement du Canada* :

- Des collectivités sécuritaires et sûres;
- Un marché juste et sécuritaire;
- Une forte croissance économique;
- Une économie basée sur l'innovation et le savoir;
- Un environnement sain et pur;
- Un monde sécuritaire et sûr grâce à la coopération internationale;
- Un partenariat nord-américain fort et mutuellement bénéfique;
- Un Canada prospère grâce au commerce mondial.

La création du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006, conjuguée au changement de gouvernement qui l'a précédée, a ouvert la voie à une année dynamique pleine de défis et de possibilités pour Transports Canada. Le Ministère a réussi à respecter la plupart des engagements figurant dans son *Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007*, ce qui témoigne du fait que Transports Canada est un ministère bien structuré capable de remplir son mandat.

Dans le cadre du premier résultat stratégique du Canada, « Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce », le Ministère a connu le succès sur plusieurs fronts. Entre autres,

- il a adopté une nouvelle politique sur le transport aérien international (Ciel bleu) qui aura pour effet de libéraliser les accords bilatéraux de transport aérien;
- il a lancé l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique qui garantira que le Canada tire tous les avantages voulus de l'évolution de l'économie mondiale;
- il a reçu des pouvoirs en vertu de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* qui a reçu la sanction royale le 1^{er} février 2007 permettant d'améliorer la gouvernance et la responsabilisation des principales infrastructures de transport.

Transports Canada participe également aux négociations commerciales internationales à l'appui de la Stratégie de commerce mondial du gouvernement du Canada et du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP) afin d'atteindre les grands objectifs du Ministère dans le contexte de la croissance, de la compétitivité et de la qualité de vie en Amérique du Nord. Par ailleurs, au printemps 2007, *Allons de l'avant : Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté* a été publié. Ce document expose l'orientation que Transports Canada doit prendre pour enregistrer des progrès dans le

Veuillez noter que la section II comporte certains textes qui n'apparaissent pas dans le tableau « Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère » ci-dessus, car les engagements n'étaient pas mentionnés dans le Rapport sur les plans et priorités de 2006-2007, mais qu'ils sont jugés dignes de mention dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2006-2007.

Note 1 : Le chiffre figurant dans la colonne « Résultats du gouvernement du Canada » renvoie aux trois résultats ci-après.

Les trois résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités des programmes appuient les résultats suivants du gouvernement du Canada tels qu'ils seront présentés dans le prochain rapport sur le rendement du Canada :

1. Des collectivités sécuritaires et sûres;
2. Un marché juste et sécuritaire;
3. Une forte croissance économique.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
3		✓	Protection et assainissement de l'environnement Type : en cours	Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Faisabilité des programmes de laissez-passer annuel de transport en commun dominant droit à un rabais de l'employeur au Canada Gestion des sites contaminés	Capacité accrue du public à opérer des choix de transport plus durables Les sites que l'on soupçonne d'être contaminés sont répertoriés et les sites à haut risque font l'objet de mesures d'assainissement/ gestion des risques	On a procédé à une évaluation du programme de laissez-passer de transport en commun dans la région de la capitale nationale. Le rapport recommande d'élargir le programme de laissez-passer avec retenues à la source à d'autres régions du pays. En vertu du Plan d'action fédéral sur les sites contaminés, Transports Canada a reçu des fonds pour procéder à 11 évaluations et réaliser 11 projets d'assainissement en 2006-2007. La majeure partie des projets d'assainissement sont des projets pluriannuels qui recevront des fonds dans les années à venir.	Les objectifs ont été atteints. En cours.		

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
							Sensibilisation accrue aux choix de transports durables et aux impacts des changements climatiques	<ul style="list-style-type: none">12 nouvelles études de cas, afin de faire connaître les pratiques exemplaires en matière de transports durables;Il a financé deux programmes de prix qui reconnaissent les pratiques exemplaires dans le domaine des transports durables.	En cours.	
2 et 3	✓	✓	Évaluation environnementale Type : en cours	Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché et	Évaluations environnementales des projets qui doivent être approuvés en vertu de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	Protection de l'environnement contre les effets des projets de transport	Des consultations sur l'Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique ont été amorcées au Canada.	Mille cinquante-huit évaluations environnementales (EE) ont eu lieu ou ont pris fin en 2006, dont 882 (ou 83 %) ont été déclenchées par la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> . Un examen de l'efficacité du programme EE a été entrepris en 2006 pour rendre compte des mesures d'efficacité mises en place dans le cadre du programme EE et préciser les	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

	Résultats du gouvernement du Canada ¹			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats/escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Résultats stratégiques	Sécuritaire et sûr	Efficace							
							Réduction des émissions dans le secteur des transports urbains	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre/le financement de cinq projets de démonstration dont le but est de faciliter le passage aux transports en commun, à la bicyclette, à la marche, au covoiturage et à d'autres options durables; • Le Ministère a lancé trois nouveaux projets de démonstration à Winnipeg, Gatineau et Québec; • Il a financé 14 activités éducatives auxquelles ont pris part plus de 1 000 participants; • Il a conçu des produits d'information, dont 	En cours. Les rapports préliminaires des auteurs de projets de démonstration en 2006-2007 révèlent que les projets exercent un attrait sur les résidents en ce qui concerne les options de transport durables.	Essais. Des mesures correctrices ont été prises : on a embauché des conducteurs pour qu'ils accumulent des kilomètres sur les véhicules d'essai.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Programme de véhicules à technologies de pointe	Renforcement de la capacité du public à opérer des choix de transport plus durables	Vingt activités publiques ont été organisées en 2006-2007 dans le cadre de ce programme, notamment des salons de l'auto internationaux au Canada et des expositions sur les modes de vie et l'environnement. Des données sur les véhicules à technologies de pointe ont été diffusées pour renseigner le public sur les technologies actuelles et futures et qui sont en mesure de réduire les émissions dans le secteur des transports.	Le programme a dépassé l'objectif original de 10 activités. Le programme a pris fin le 31 mars 2007.	
						Programme de consommation de carburant des véhicules	Réduction des émissions dans le secteur des transports	Le programme a continué : <ul style="list-style-type: none">d'appuyer la publication du Guide de consommation de carburant;de surveiller et de publier la consommation moyenne de carburant du parc canadien de véhicules neufs;d'encourager l'amélioration de la consommation de carburant du parc de véhicules neufs en fixant des buts annuels sur la consommation moyenne de	Les objectifs ont été atteints.	Treize des 24 véhicules achetés ont été soumis à des essais de conformité. Des problèmes contractuels ont retardé l'accumulation de kilométrage des véhicules d'essai et entrainé des

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
3		✓		Changements climatiques et qualité de l'air Type : en cours	Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Accord lié à la lutte contre les changements climatiques conclu	Sensibilisation accrue aux choix de transports durables et aux impacts des changements climatiques	Des données sur la consommation d'essence ont été recueillies auprès de l'industrie automobile et transmises à Ressources naturelles Canada (RNCan) pour son Guide de consommation de carburant. Des données sur la consommation de carburant des véhicules ont été recueillies par Transports Canada auprès de l'industrie automobile et transmises à RNCan, de même que le savoir-faire du Ministère, afin de surveiller les progrès réalisés dans les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) figurant dans l'accord.	Les objectifs ont été atteints. En cours. Les rapports annuels publiés sur le PE ont été publiés.	
								Transports Canada a également assuré le financement d'un volet transports à l'Expo-sciences virtuelle pancanadienne, ce qui s'est soldé par la présentation de 12 projets ayant un rapport avec le secteur des transports.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

	Résultats du gouvernement du Canada ¹			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
		Sécuritaire et sûr	Efficace							
			Respect de l'environnement							
							</			

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
				d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	et	Recherche et développement (R-D) stratégiques	Augmentation des investissements dans la R-D sur les transports, notamment les systèmes de transport intelligents (STI).	Inventaire de quatre thèmes stratégiques de R-D : portes d'entrée et corridors, transports dans le Nord, accessibilité et rendement énergétique. Le Centre de développement des transports et les groupes modaux du Ministère ont pris une part active à près de 120 projets de R-D. Ces projets de R-D visaient notamment à améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la responsabilité environnementale du secteur des transports.	En cours.	
				Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	et					
					Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Plan des STI pour le Canada	Utilisation des résultats de la R-D pour améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité	Trente et un projets de STI ont été réalisés, notamment : <ul style="list-style-type: none">l'installation de plus de 40 nouveaux postes de capteurs environnementaux	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

1. 2 et 3	Résultats du gouvernement du Canada ¹			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Résultats stratégiques									
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
	✓	✓	✓							
Type : en cours	Innovation	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui	Initiative sur le coût complet	Instrument analytique supplémentaire	du principal maillon du réseau de transport maritime	stratégie a pour effet de donner une vocation plus commerciale à Marine Atlantique S.C.C., d'accroître et de maintenir son taux de recouvrement des coûts entre 60 % et 65 % grâce à des stratégies de génération de recettes et de maîtrise des coûts ainsi que de stabiliser son financement et de faire progresser le plan de renouvellement de la flotte.	Un nouveau conseil d'administration a été nommé à l'automne 2006. Marine Atlantique S.C.C. a adopté un nouveau barème de tarifs le 1 ^{er} janvier 2007 et a imposé un supplément carburant le 1 ^{er} juillet 2007 pour couvrir ses dépenses de carburant qui dépassaient celles de 2006.	On a établi des estimations des coûts complets des transports au Canada dans tous les modes. Un cadre permettant des actualisations et d'autres peaufinements est en place.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécurité et sûreté	Efficace	Respect de l'environnement							
						Modifications de la <i>Loi maritime du Canada</i> (LMC)	Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	D'autres consultations avec les principaux intervenants ont eu lieu en 2006-2007 afin d'améliorer les modifications de la LMC. Le projet de loi modifiant la loi doit être présenté au Parlement en octobre 2007.	En cours.	
						Étude sur les besoins d'infrastructures de la Voie maritime du Saint-Laurent	Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux	On a mené à bien les analyses techniques relatives à l'évaluation des besoins d'infrastructures du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment les conséquences de ces besoins sur le plan technique, économique et environnemental en ce qui a trait à la navigation.	En cours. On continue de préparer le rapport global qui devrait être publié à l'automne 2007.	
						Ridley Terminals Inc.	Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	Ridley Terminals Inc. (RTI) est resté opérationnel et a continué de donner matière à préoccupation en 2006. Son plan d'activités 2006-2010 a reçu l'approbation du gouvernement fédéral.	Les objectifs ont été atteints.	
						Stratégie à long terme de Marine Atlantique	Cadre de responsabilisation et de financement durables à long terme	La première phase de la stratégie à long terme visant à revitaliser Marine Atlantique S.C.C. a été annoncée le 6 février 2007. Cette	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
				Ponts nationaux et internationaux	Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux	La <i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i> a été déposée le 24 avril 2006.	La <i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i> a reçu la sanction royale le 1 ^{er} février 2007. Les objectifs ont été atteints.			
				Collaboration internationale	Augmentation des investissements dans les infrastructures de transport	Un nouvel accord d'exploitation a été négocié pour l'exploitation du pont international de Sault Ste. Marie. Plusieurs réunions et conférences téléphoniques ont eu lieu entre Transports Canada et la Federal Highway Administration à Washington. Des présentations techniques décrivant la <i>Loi sur les ponts et tunnels internationaux</i> ont été faites à de nombreux forums internationaux et on a donné une séance d'information sur le processus du permis présidentiel.	Les objectifs ont été atteints.			

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats straté- giques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Programmes de financement des infrastructures	Augmentation des investissements dans les infrastructures de transport	On a établi une démarche de fiche d'évaluation équilibrée pour assurer la surveillance des aéroports. Une fiche d'évaluation quinquennale provisoire a été conçue pour 21 administrations aéroportuaires du RNA.	En cours.	
								Quinze grands projets d'infrastructures ont été menés à bien en vertu du Programme stratégique d'infrastructures routières.		
								Cinq grands projets d'infrastructures ont été menés à bien en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS).		
								Deux grands projets d'infrastructures ont été menés à bien en vertu du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF).		
								Tous les projets ont contribué à améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau de transport de surface.		

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats/escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Surveillance du rendement des aéroports	Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	On a conçu un système qui permet de surveiller la rentabilité financière des administrations aéroportuaires du réseau national d'aéroports (RNA).	En cours.	
								Des tables rondes ont été organisées dans les trois provinces des Prairies.	La conception des produits se poursuit.	
								Des conseillers stratégiques doivent faire part du point de vue du secteur privé et formuler des recommandations à l'intention du Ministre.	Rapport terminé.	
								génériques sur les fusions. Les trois administrations portuaires canadiennes (APC) ont recommandé leur fusion dans leur rapport de novembre 2006.	signature d'un protocole d'entente (PE) entre le Canada et la Chine en vue de collaborer dans le domaine des portes d'entrée et des corridors commerciaux.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

1, 2 et 3	Résultats du gouvernement du Canada ¹			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	✓	✓	✓							
				Infra-structures, portes d'entrée et corridors commerciaux	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)	Cadre de responsabilisation et de financement durables à long terme pour les infrastructures de transport	La construction d'un nouveau pont important dans le <i>Lower Mainland</i> de la Colombie-Britannique (C.-B.) a débuté pour faciliter la circulation des produits et des services.	En cours.	
				Type : en cours				On a annoncé le lancement de nouveaux projets d'infrastructures de transport qui seront financés en vertu de l'IPCAP dans le <i>Lower Mainland</i> de la C.-B. et dans les provinces des Prairies.	Il faut s'attendre à d'autres annonces à l'avenir.	
					et			Un cadre de rendement horizontal de l'IPCAP a été conçu avec le concours de tous les ministères participants.	Les résultats ont été atteints et doivent être analysés.	
					Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché			On a étudié avec les administrations portuaires du Fraser, de North Fraser et de Vancouver la possibilité de les fusionner en une administration portuaire intégrée.	En cours.	
					Politiques et programmes à l'appui du développement durable			Un règlement a été publié dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> pour y ajouter des dispositions	Les tables rondes sont terminées, notamment la	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
							sont insuffisantes			suspens qui ont fait surface aussitôt que le texte du projet de loi a été connu du public.
						<i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada</i>	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché sont insuffisantes	Le projet de loi C-29 a été déposé en octobre 2006.	En cours.	
						Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Le programme a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2007.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
						Libéralisation de la réglementation économique de l'industrie du transport aérien	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Amorce d'un dialogue avec la Commission européenne au sujet d'un accord intégral relatif aux services aériens entre le Canada et l'Union européenne. Adoption d'une nouvelle politique aérienne internationale (Ciel bleu) dont le but est de libéraliser encore plus les accords bilatéraux de transport aérien.	En cours. Des négociations sont prévues.	
						Négociations d'accords bilatéraux de transport aérien	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Le Canada a réussi à négocier un certain nombre de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien élargis, notamment : R.-U. (avril 2006), Portugal (juin 2006), Algérie (juillet 2006), Croatie (décembre 2006), Serbie (décembre 2006), Japon (2007).	En cours. Des négociations sont prévues.	
						Nouvelle Loi sur les aéroports du Canada	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché	Le projet de loi C-20 a été déposé en juin 2006. À l'issue de son dépôt, d'autres consultations ont été organisées pour aborder les questions ou les préoccupations en suspens qui ont fait surface aussitôt que le texte du projet de loi a été connu du public.	En cours.	À l'issue du dépôt du projet de loi, d'autres consultations ont été organisées pour aborder les questions ou les préoccupations en

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises	
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement								
						<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>	Négociations d'accords d'exploitation et de remise à neuf du parc fédéral de wagons-trémiés avec les compagnies de chemin de fer	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Le 4 mai 2006, le nouveau gouvernement du Canada a annoncé qu'il conserverait les wagons-trémiés afin d'en maximiser les avantages pour les agriculteurs et les contribuables. Les négociations se poursuivent avec le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vue de conclure de nouveaux accords d'exploitation pour l'exploitation, l'entretien et la remise à neuf des wagons-trémiés.	Le contrat de location avec le CFCP a été signé le 1 ^{er} juillet 2007. Transports Canada en est aux dernières étapes des négociations avec le CN.	En raison des préoccupations de l'industrie, le Règlement sera mis en suspens en attendant que la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> ait été modifiée.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹		Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises	
		Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement								
2	✓				Cadre stratégique axé sur le marché Type : en cours	Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Modifications de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché sont insuffisantes	Aviation : Le Ministère a élaboré et publié un cadre de surveillance des SGS et des documents d'orientation pour leur mise en œuvre progressive. Le projet de loi C-11 a été déposé le 4 mai 2006. Il contenait des modifications relatives à l'Office des transports du Canada, aux fusions et aux acquisitions d'entreprises de transport, au transport aérien, aux services ferroviaires voyageurs, aux nuisances acoustiques ferroviaires et au plafonnement des recettes engrangées sur le transport ferroviaire des grains. Préparatifs et consultations terminés en vue de déposer un projet de loi pour modifier les dispositions de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> régissant les marchandises.	En cours.	A reçu la sanction royale le 5 juillet 2007.	En voie d'être déposé au cours de l'exercice 2007-2008.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
								<div>• vérifications de la sécurité ferroviaire en ce qui concerne l'adoption des SGS dans le secteur ferroviaire.</div> <div>Transport maritime :<ul style="list-style-type: none">• Quatre-vingt-deux bâtiments canadiens ont obtenu le certificat réglementaire prescrit délivré par les sociétés de classification au nom de Transports Canada.• Transports Canada a assisté à 8 vérifications menées par ces organismes agréés et a également analysé 12 rapports de vérification connexes en 2006.• La Sécurité maritime étudie la possibilité de l'adoption d'un SGS par les exploitants de bâtiments canadiens.</div> <div>Systèmes de gestion de la sûreté (SGSU) : le Ministère a conçu un cadre conceptuel multimodal sur les SGSU.</div>	En cours.	Les résultats de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹		Résultats stratégiques		Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
		Sécuritaire et sûr	Efficace							
								produites en 2006-2007 et se poursuivent.*		
1 et 2	✓	✓		Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Adoption de systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS et SGSU) dans les secteurs de l'aviation, du transport ferroviaire et du transport maritime	Renforcement de l'engagement pris par l'industrie d'adopter des SGS/SGSU	Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) Aviation : Le 7 juillet 2007, les modifications du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> ont été publiées dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> et elles s'appliqueront aux exploitants d'aéroports et aux fournisseurs de services de la circulation aérienne dès lors que le règlement entrera en vigueur. Deux séances d'information régionales sur les SGS ont été organisées avec l'industrie, notamment avec les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants aériens (705), et les organismes d'entretien d'aéronefs. Transport ferroviaire : Le Ministère a procédé à des	Les résultats de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	En cours.

* Note : Bien que l'approbation du Cabinet ait été obtenue en mars 2006, la majeure partie des activités législatives n'ont été priorisées qu'au cours de l'exercice financier 2006-2007 et par conséquent ne figurent pas dans le RPP de 2006-2007.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement								

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

	Résultats du gouvernement du Canada ¹			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Résultats stratégiques									
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
				Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de l'aviation	Règlement qui reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public	Resserrement des normes et des règlements internationaux régissant le transport des marchandises dangereuses, renforcement de la sécurité sans que cela entrave les échanges commerciaux	Poursuite de l'élaboration du règlement portant sur les SGS avec les ministères de la Justice afin d'étendre l'exigence d'un SGS aux détenteurs de certificat d'aéroport et de certificat d'exploitation des services de circulation aérienne.	En cours.	
				Initiatives d'harmonisation de la réglementation				Examen de la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> : on a préparé un projet de mémoire au Cabinet (MC) et pris part à la rédaction d'un projet de loi avec le ministère de la Justice.	En cours.	
								Améliorations et renforcements du règlement type de l'Organisation des Nations Unies (ONU) : Transports Canada a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses chargé d'examiner les prescriptions d'essais que doivent subir les conteneurs semi-vrac, ce qui s'est soldé par l'adoption de modifications au règlement type de l'ONU en décembre 2006.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
1 et 2	✓	✓		Réglementation intelligente Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	Télématique automobile	Augmentation de la flexibilité et des possibilités d'innovation pour l'industrie	Poursuite des négociations avec l'industrie automobile; en attente de l'actualisation des principes de conception de l'industrie automobile.	En cours.	
						Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP)	Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	On a lancé le programme de contributions Sûreté - Transport en commun afin de prendre immédiatement des mesures de sûreté préliminaires. Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires des États-Unis et du Mexique en vue d'élaborer des politiques et des programmes pour aborder les paramètres de sûreté des transports du PSP.	En cours. Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
						Plan d'action sur la sûreté des transports	Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	<p>Le Plan d'action sur la sûreté des transports établi à la suite de consultations extensive des intervenants a été parachevé en décembre 2006.</p> <p>On a amorcé l'élaboration d'un cadre stratégique national visant la sûreté des services ferroviaires et des transports en commun en partenariat avec d'autres ministères fédéraux et d'autres ordres de gouvernement, des exploitants de services ferroviaires et de transports en commun et des associations industrielles.</p>	En cours.	
						Sûreté des services ferroviaires voyageurs et des transports en commun	Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	<p>On a évalué et actualisé le protocole d'entente (PE) conclu avec l'Association des chemins de fer du Canada sur la sûreté ferroviaire, en fonction des pratiques exemplaires internationales.</p>	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada ¹	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctives qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'environnement							
								<p>d'habilitation de sécurité en matière de transport dans tous les secteurs des transports.</p> <p>Le Ministère a poursuivi la collaboration avec des partenaires étrangers pour élaborer de nouvelles mesures de sûreté :</p> <ul style="list-style-type: none">• Il a continué de coprésider le Groupe de coopération Canada-États-Unis sur la sûreté des transports;• Il a poursuivi sa collaboration avec les États-Unis et le Mexique dans le cadre de la Réunion d'aviation trilatérale de l'Amérique du Nord;• Il a collaboré avec les États-Unis et le Royaume-Uni à l'issue de l'arrestation de terroristes en août 2006 afin de décréter des interdictions analogues touchant les liquides, les gels et les aérosols;• Il a contribué au programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de	<p>poursuit.</p> <p>Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.</p>	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

	Résultats du gouvernement du Canada ¹			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	I	✓	Résultats stratégiques							
			Sécuritaire et sûr							
			Efficace							
			Respect de l'environnement.							
				Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	Politique nationale de sécurité	Plus grande sensibilisation, compréhension, coopération et conformité avec les systèmes de sûreté des transports.	Programme de sûreté du fret aérien : un bureau a été créé pour diriger l'élaboration d'un programme de sûreté du fret aérien au Canada qui concorde avec les normes internationales et utilise les pratiques exemplaires de l'industrie. Les séances se poursuivent pour sensibiliser davantage les intervenants de l'industrie et les inciter à participer à l'initiative de sûreté du fret aérien, qui se soldera par des recommandations visant à renforcer le programme de sûreté du fret aérien. La conception préliminaire du programme a été réalisée de concert avec des partenaires nationaux et internationaux, parmi lesquels l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ACSTA, le secteur privé canadien, les États-Unis et le Royaume-Uni.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
				Type : en cours			Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	On a poursuivi l'élaboration d'une méthode et d'une stratégie pour évaluer la nécessité, le type et l'étendue du Programme	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se	

PRIORITÉS DE PROGRAMME

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable – un réseau qui intègre et qui cherche à concilier les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – repose sur trois résultats stratégiques : un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté; et un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable. Ces résultats stratégiques s'articulent autour des neuf priorités de programme ci-dessous :

1. Nouveaux programmes et politiques de sûreté;
2. Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux;
3. Cadre stratégique axé sur le marché;
4. Réglementation intelligente;
5. Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté;
6. Changements climatiques et assainissement de l'air;
7. Protection de l'environnement et mesures correctrices;
8. Innovation;
9. Évaluations environnementales.

1.3.3 Tableaux récapitulatifs

Les tableaux suivants donnent un aperçu des ressources nécessaires en 2006-2007 pour l'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada au profit des Canadiens :

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	1 616 629 \$	Autorisations totales	1 557 956 \$	Dépenses réelles	1 426 183 \$
------------------	--------------	-----------------------	--------------	------------------	--------------

Total des ressources humaines (équivalents temps plein - ETP)

Prévues	4 900	Réelles	4 854	Écart	46
---------	-------	---------	-------	-------	----

Priorités de gestion	Résultats atteints (ou progrès réalisés)
<p>Personnes - Institutionnaliser la Loi sur la modernisation de la fonction publique (LMFP), les plans de Ressources humaines (RH) devant contribuer aux stratégies de dotation en effectifs et à l'intégration des valeurs et de l'éthique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une série de politiques sur les RH du Ministère a été conçue de manière à correspondre aux flexibilités et aux prescriptions de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique (LEFP). • Un nouveau modèle de prestation des services et de mesure du rendement qui établit une distinction plus claire entre la prestation des services, les responsabilités fonctionnelles du Ministère, la planification et la mesure du rendement des RH ainsi que les valeurs et l'éthique a été conçu. • Les gestionnaires délégués de Transports Canada ont parachevé la validation de leur délégation de pouvoirs. • Des cours sur la LMFP et la gestion des conflits ont été conçus et dispensés. • Une structure et un cadre de gouvernance des valeurs et de l'éthique adaptés aux besoins de Transports Canada ont été conçus en vertu de nombreuses consultations.
<p>Gérance – Assurer l'efficacité et rentabilité des programmes et des dépenses connexes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada a terminé la première phase d'un exercice d'évaluation approfondie en deux phases qui s'inscrit dans l'évaluation permanente par le Ministère de l'efficacité et de la rentabilité de ses programmes et des dépenses qui s'y rattachent. Une fois terminées, ces évaluations fourniront aux cadres supérieurs du Ministère les renseignements dont ils ont besoin pour s'assurer que les fonds sont attribués aux priorités les plus élevées et que Transports Canada engage les meilleurs investissements possibles dans les secteurs qui comptent le plus pour les Canadiens.
<p>Responsabilisation - Renforcer la responsabilisation dans la gouvernance des sociétés d'Etat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • D'importants progrès ont été réalisés dans l'adoption de pratiques exemplaires, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ S/ances d'orientation des nouvelles recrues, en particulier des présidents; ○ élaboration et mise en œuvre de stratégies de recrutement pour les conseils aux prises avec des problèmes de leadership, de gouvernance et de capacité; ○ amélioration de la capacité des conseils à fournir des conseils au ministre et aux sociétés d'Etat en ce qui concerne le Programme de gestion du rendement des premiers dirigeants. • Des lettres d'attente ont été adressées aux nouveaux présidents de sociétés d'Etat. • Les travaux préliminaires au sujet d'un examen et de l'adoption de codes de conduite des sociétés d'Etat ont été amorcés pour assurer qu'ils mentionnent adéquatement les responsabilités en matière de gérance.

Mandat législatif

An Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa vision et sa mission, Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

On trouvera une liste exhaustive des lois administrées par Transports Canada sur son site Web : <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm>.

1.3.2 Une planification qui vise des résultats

RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada est résolu à donner des résultats aux Canadiens.

- Un réseau de transport *sécuritaire et sûr* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- Un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- Un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS DE GESTION

Les priorités de gestion de Transports Canada s'articulent autour de deux paramètres clés : le respect des engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités précédent et des évaluations internes et externes reposant sur des éléments du Cadre de responsabilisation de gestion afin de déceler les possibilités d'améliorer les méthodes de gestion au sein du Ministère. En 2006-2007, les priorités de gestion reposent sur les réalisations de 2005-2006 et continuent de renforcer les capacités de gestion dans les domaines **des personnes, notamment des valeurs et de l'éthique, de la gérance et de la responsabilisation**. Parmi les principaux résultats atteints, mentionnons :

- Quelques-unes des lois qui régissent Transports Canada :
- Loi sur le ministère des Transports
 - Loi sur les transports au Canada
 - Loi sur l'aéronautique
 - Loi maritime du Canada
 - Loi sur la marine marchande du Canada
 - Loi sur la protection des eaux navigables
 - Loi sur la sécurité ferroviaire
 - Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses
 - Loi sur la sécurité automobile
 - Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
 - Loi sur la sûreté du transport maritime

1.3 Renseignements sommaires

1.3.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

Notre vision . . .

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté maximums afin de protéger la vie humaine et les biens matériels - grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- la circulation efficace des voyageurs et des marchandises pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable - grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens - grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Notre mission . . .

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :


- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme organisme progressiste, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) de 2006-2007 de Transports Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007* : *Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur l'architecture des activités des programmes et les résultats stratégiques approuvés du Ministère figurant dans la Structure de gestion, des ressources et des résultats approuvée par le Conseil du Trésor;
- Il présente des informations cohérentes, complètes, équilibrées et fiables;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus par le Ministère avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés du Budget des dépenses et des Comptes publics du Canada.



Nom : Louis Rangel

Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Transports Canada continue de travailler avec ses partenaires des secteurs privé et public pour moderniser et harmoniser les cadres de réglementation, et ce, conformément à l'Initiative de la réglementation intelligente menée par le gouvernement du Canada, qui vise à promouvoir un réseau de transport sûr et sécuritaire. Sur le plan de la sûreté, des progrès ont été accomplis dans le cadre de plusieurs projets. Le plus important d'entre eux a été le plan d'action sur la sûreté dans les transports, achevé après deux ans de recherche et d'analyse intensives. Ce plan oriente les mesures actuelles adoptées par le Ministère et sa planification future dans le domaine de la sûreté des transports.

Compte tenu des défis qui l'attendent, le Ministère est déterminé à soutenir ses efforts au sein du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et à contribuer à un réseau de transport sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement tout en veillant à notre prospérité et à notre qualité de vie.

Lawrence Cannon

Lawrence Cannon, C.P., député

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.1 Message du ministre

À titre de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2007.

Transports Canada, une composante du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, aide à maintenir la sécurité et la sûreté des transports et contribue à la croissance économique et à la durabilité de l'environnement.



Nous avons connu une année de grande activité au cours de laquelle le gouvernement du Canada a présenté deux budgets qui annonçaient un investissement historique de 33 milliards de dollars en sept ans en vertu d'un nouveau plan d'infrastructure « Chantiers Canada ». Ce niveau de financement sans précédent et de longue durée démontre notre conviction que pour demeurer concurrentiel dans l'économie mondiale actuelle, nous devons créer des infrastructures de calibre mondial qui permettent la libre circulation des personnes, des biens et des services sur nos routes et nos ponts et par nos ports et portes d'entrée. Le plan « Chantiers Canada » permettra également d'aider l'environnement grâce à des investissements dans le transport en commun, l'énergie verte, le traitement des eaux et des eaux usées et l'assainissement des friches industrielles.

Au cours de la dernière année, le Ministère a connu des progrès considérables et a accompli des réalisations importantes afin de respecter les engagements définis dans le *Rapport de 2006-2007 sur les plans et les priorités*. À titre d'exemple, en octobre 2006, le Premier ministre a annoncé le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, un ensemble de politiques et de mesures de financement totalisant environ 1 milliard de dollars qui mettent en valeur les avantages liés à l'application d'une approche intégrée pour l'élaboration de politiques en matière de transport. *Ciel bleu*, la nouvelle politique de transport aérien international annoncée en novembre 2006, constitue un autre important projet qui stimulera la prospérité économique et la compétitivité du Canada.

L'environnement est resté l'une des priorités essentielles du gouvernement au cours de cet exercice. Avec l'annonce de la stratégie écoTransports, qui comprend un fonds de plus de 100 millions de dollars pour le financement de nouvelles initiatives de transport écologique, le gouvernement adopte d'importantes mesures pour s'attaquer aux émissions nocives et aux autres conséquences environnementales liées au secteur des transports.

SECTION I - VUE D'ENSEMBLE

Tableau 3 :	Postes votés et postes législatifs	86
Tableau 4 :	Services reçus à titre gracieux.....	87
Tableau 5 :	Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles	88
Tableau 6 :	Besoins en ressources par direction/secteur.....	90
Tableau 7-A :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2006-2007 : <i>Loi sur les frais d'utilisation</i>	91
Tableau 7-B :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2006-2007 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation extérieurs	100
Tableau 8 :	Progrès accomplis au regard du plan de réglementation du ministère.....	103
Tableau 9 :	Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT).....	104
Tableau 10 :	Initiatives horizontales	105
Tableau 11 :	Etats financiers de Transports Canada (non vérifiés)	106
Tableau 12 :	Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007.....	132
Tableau 13 :	Stratégies de développement durable (SDD)	135
Tableau 14 :	Approvisionnements et marchés	138
Tableau 15 :	Services axés sur la clientèle.....	138
Tableau 16 :	Politiques concernant les voyages	138
SECTION IV - AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT		
4.1 Nos bureaux		
TABLE DES MATIÈRES.....		
141		

Table des matières

SECTION I - VUE D'ENSEMBLE.....	1
1.1 Message du ministre	2
1.2 Déclaration de la direction	4
1.3 Renseignements sommaires	5
1.3.1 Raison d'être	5
1.3.2 Une planification qui vise des résultats	6
1.3.3 Tableaux récapitulatifs	8
1.4 Rendement global du Ministère	35
SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT	37
STRATÉGIQUE	37
2.1 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	38
2.1.1 Cadre stratégique axé sur le marché	40
2.1.2 Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux	46
2.1.3 Innovation	52
2.2 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté	55
2.2.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté	56
2.2.2 Réglementation intelligente	62
2.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté	66
2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	69
2.3.1 Changements climatiques et qualité de l'air	71
2.3.2 Évaluation environnementale	76
2.3.3 Protection et assainissement de l'environnement	77
SECTION III - RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	81
3.1 Renseignements organisationnels	82
3.2 Tableaux financiers	83
Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)	83
Tableau 2 : Ressources par activité de programme	84

Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

2006-2007

A handwritten signature in dark ink, reading "Lawrence Cannon", positioned above a horizontal line.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Avant-propos

Les Rapports ministériels sur le rendement constituent un élément clé du cycle de planification, de surveillance, d'évaluation et de compte rendu des résultats au Parlement et aux Canadiens. Ils sont au cœur de la responsabilisation au gouvernement.

Les ministères et organismes sont invités à préparer leurs rapports d'après les principes du gouvernement du Canada pour la présentation de rapports au Parlement (énoncés dans le *Guide de préparation du Budget des dépenses 2006-2007* disponible à http://www.lbs-sct.gc.ca/ma/dpr3-06-07/index_f.asp). Ces principes sont le fondement conceptuel pour la préparation des rapports et s'inscrivent dans les pratiques actuelles recommandées en matière de rapports publics.

Selon ces principes, des rapports efficaces sur le rendement fournissent un compte rendu concis, cohérent, fiable et équilibré du rendement d'une organisation en rapport avec ses plans et les résultats prévus. Ils mettent l'accent sur les résultats en faisant un compte rendu non seulement des activités et des extrants qui ont été réalisés, mais également des progrès accomplis pour atteindre les résultats – les avantages durables pour les Canadiens et la société canadienne. Le rendement y est mis en contexte, il est relié aux plans et aux résultats prévus (on explique les modifications apportées, le cas échéant) et l'on discute des risques et des défis principaux qui ont une incidence sur le rendement de l'organisation. Les rapports efficaces sur le rendement établissent un lien solide entre les ressources et les résultats pour montrer ce que l'on a accompli au moyen d'une gestion rigoureuse des fonds publics. On y rend également compte des résultats réalisés en association avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales. En dernier lieu, le rapport est crédible parce que le rendement déclaré y est étayé d'éléments d'information probants et impartiaux.

Le présent Rapport ministériel sur le rendement, ainsi que ceux de beaucoup d'autres organisations, est disponible sur le site Internet du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.lbs-sct.gc.ca/est-pre/estime_f.asp. Les lecteurs qui veulent obtenir une vue pangouvernementale détaillée de la contribution du gouvernement fédéral au rendement du Canada en tant que nation peuvent consulter *Le rendement du Canada 2006-2007*, qui est disponible en ligne à la même adresse Internet. Structuré en fonction de quatre grands secteurs de dépenses (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales), le rapport *Le rendement du Canada 2006-2007* sert de document directeur pour les 90 Rapports ministériels sur le rendement et comprend un aperçu global des dépenses réelles pour l'ensemble du gouvernement; on y présente également des faits saillants des rapports sur le rendement des ministères et des organismes. La version électronique du rapport *Le rendement du Canada* comporte des liens vers les Rapports ministériels sur le rendement pertinents qui contiennent de l'information additionnelle sur le rendement et les ressources.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse l'information qu'il communique au Parlement et aux Canadiens. La rétroaction des lecteurs est importante pour assurer une amélioration constante des Rapports ministériels sur le rendement et des autres documents relatifs au Budget des dépenses.

On peut adresser ses commentaires ou ses questions à l'adresse suivante :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.
Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie local ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-4/14-2007
ISBN 978-0-660-63501-9



Sources Mixtes
Groupes de produits issus de forêts
bien gérées, de sources contrôlées
et de bois ou fibres recyclés.
Cert no. SMC-COC-133
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Ce logo décrit le papier FSC utilisé pour la couverture sans
Le texte est imprimé sur un papier FSC contenant
100% de fibres recyclées après consommation.



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2007



Transportation Appeal Tribunal of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2007

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-4/33-2007
ISBN 978-0-660-63502-6



This logo represents the cover story.
The text is printed on a different FSC
made from 100% Post-Consumer

Foreword

Departmental Performance Reports are a key component in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and Canadians. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports according to the Government of Canada Reporting Principles (provided in the *Guide to the Preparation of the 2006–2007 Estimates* available at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp). These principles are the conceptual foundation upon which the reports are prepared and they are consistent with current recommended public reporting practices.

Based on these principles, an effective performance report provides a concise, coherent, reliable, and balanced account of an organization's performance in relation to its plans and expected results. It focuses on results by reporting not only the activities and outputs achieved, but also the progress made towards achieving outcomes - the enduring benefits for Canadians and Canadian society. It sets performance in context, associates performance with plans and expected results (explaining any changes), and discusses the key risks and challenges that affected organizational performance. An effective performance report has strong linkages between resources and results to show what was achieved through the sound stewardship of public funds. It also reports on results realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations. Finally, the report is credible because it uses objective, evidenced-based information to substantiate the performance reported.

This Departmental Performance Report, along with those of many other organizations, is available at the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers seeking a high-level, whole of government overview of the federal government's contribution to Canada's performance as a nation should refer to *Canada's Performance 2006–07*, available online at the same Internet address. Structured around four broad spending areas (Economic Affairs, Social Affairs, International Affairs and Government Affairs), *Canada's Performance 2006–07* serves as a guide to the 90 Departmental Performance Reports and includes a whole of government view of actual spending as well as selected highlights from departmental and agency performance reports. The electronic version of *Canada's Performance* links to the relevant Departmental Performance Reports, which contain additional information on performance and resources.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers is important to ensure that Departmental Performance Reports and other Estimates documents are enhanced over time.

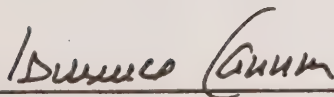
Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

Transportation Appeal Tribunal of Canada

For the period ending March 31, 2007

Departmental Performance Report

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Lawrence Cannon', is positioned above a horizontal line.

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

Table of Contents

SECTION I: OVERVIEW	1
Chairperson's Message.....	1
Management Representation Statement.....	3
Summary Information.....	5
Raison d'être.....	5
Departmental Priorities.....	6
Whole of Government Framework	7
SECTION II: ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITY BY	
STRATEGIC OUTCOME	9
Strategic Outcome.....	9
Program Activity.....	9
Overall Departmental Performance	10
Table 1: Total Cases by Category.....	11
Societal Indicators.....	12
Government Priorities.....	12
Modern Comptrollership.....	12
Initiative	13
SECTION III: SUPPLEMENTARY INFORMATION	15
Departmental Organization.....	15
Table 2: Organization Chart	15
Table 3: Comparison of Planned to Actual Spending	
(Including FTEs).....	16
Table 4: Average Costs for Reviews and Appeals	16
Table 5: Resources by Program Activity	17
Table 6: Voted and Statutory Items	17
Table 7: Services Received Without Charge	17
Financial Statements	18
Annex 1	19
Future Plans	19
Government of Canada On-line	19
Statutory Annual Report	19
SECTION IV: OTHER ITEMS OF INTEREST	21
Contacts for Further Information	21
Statutes and Regulations Currently in Force	21
Statutory Annual Report and Other Departmental Reports	21
Reference	22

SECTION I: Overview

Chairperson's Message

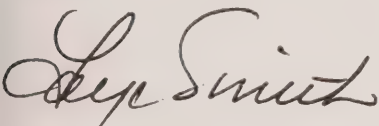
This reporting period of 2006-2007 represents more than 20 years of service by the Transportation Appeal Tribunal of Canada which together with its predecessor the Civil Aviation Tribunal has delivered quality service to Canadians. Also in this reporting period the awaited expansion of the Tribunal to include the marine transportation sector has materialized.

The passage of the *Marine Transportation Security Regulations* in November 2006 with its projected in force date of November 2007 brings to fruition the expanded multi-modal mandate of the Tribunal. Additionally, the *International Bridges and Tunnels Act* has received Royal Assent. This Act confirms the federal government's exclusive jurisdiction over international bridges and tunnels. It establishes a system of administrative monetary penalties for designated infractions of the legislation which may be reviewed through the Transportation Appeal Tribunal of Canada's two-level hearing process.

The Transportation Appeal Tribunal of Canada is a quasi-judicial body which adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation, rail and marine sectors. It fulfills the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken under various federal transportation Acts.

The Tribunal continues to conduct itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it, to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. This reduces the length of hearings and avoids last-minute adjournments necessitated by late disclosure. This becomes an important factor given the current complexity of hearings with parties' representatives requesting hearings from five to twenty days in length.

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination for this reporting period is 115 days and 76 days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before it.



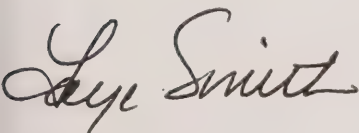
Faye Smith
Chairperson

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2006-2007 Departmental Performance Report for the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2006-2007 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the Tribunal's approved Strategic Outcome and Program Activity Architecture structure that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.



Faye Smith
Chairperson

Summary Information

Raison d'être

The mandate and the jurisdiction of the Transportation Appeal Tribunal of Canada are provided for by the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*. The Tribunal's principal mandate as a multi-modal review body is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken under various federal transportation Acts.

The objective of the program is to provide the transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to renew or refuse to issue or amend documents of entitlement on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice.

At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

Financial Resources (\$ thousands)

2006-2007		
Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
1,329.0	1,563.5	1,337.0

Human Resources (Full-time Equivalents (FTEs))

2006-2007		
Planned	Actual	Difference
9	10	1

Departmental Priorities

Status on Performance			2006-2007	
Strategic Outcome: To provide the Canadian transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.				
Alignment to Government of Canada Outcomes				
Priority	Program Activity: Expected Result	Performance Status	Planned Spending \$ thousands	Actual Spending \$ thousands
Priority No. 1: To hold hearings expeditiously and informally	Hearings that are held expeditiously, fairly and informally	Successfully met	1,299.0	1,309.0
	Timely disposition of review and appeal hearings within service standards	Successfully met		
	Hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice	Successfully met		
	Use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process	Successfully met		
	Quality and consistency of decision-making	Successfully met		
	Level of satisfaction by the transportation community	Successfully met		
Priority No. 2: Management Accountability Framework	Continue the implementation of modern management practices	Ongoing	25.0	25.0
Priority No. 3: Government On-line	Improve access and service performance	Ongoing	5.0	3.0

Whole of Government Framework

The Whole of Government Framework was introduced in Canada's Performance 2002, and has evolved through departmental consultations over the years.

The framework provides a structural "logic model" for the Government of Canada - mapping the contributions of departments, agencies and Crown corporations that receive appropriations to a set of high-level Government of Canada outcome areas.

To achieve its strategic outcome, the Tribunal identified three strategic priorities in its Report on Plans and Priorities. The following table outlines the Tribunal's strategic outcome and alignment to Government of Canada outcomes.

Strategic Outcome: To provide the Canadian transportation community with the opportunity to have administrative or enforcement actions under federal transportation Acts reviewed by an independent body.
Program Activity: Review and appeal hearings
Government of Canada Outcome: Safe and secure communities

More information regarding the Whole of Government Framework is available at the following address: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgrr/wgf-cp_e.asp.

SECTION II: ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITY BY STRATEGIC OUTCOME

Strategic Outcome

The strategic outcome of the Tribunal is to provide the Canadian transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

Program Activity

The Tribunal's only activity is the provision of an independent review process for aviation, marine and rail by providing document holders with the opportunity to proceed with a hearing. The Tribunal represents the only forum ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to issue or refusal to renew documents of entitlement for reasons of incapacity or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

All hearings are held expeditiously and informally, according to the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter to the Minister for reconsideration.

The Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada.

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

Overall Departmental Performance

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a public interest program that is unique to transportation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's transportation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada. For 2006-2007, the Tribunal worked on 211 actual cases with a planned spending of \$1,329,000 and nine FTEs. A breakdown of cases by category and region as well as reviews and appeals held over the past five years is provided in table 1 on page 11.

In the 12-month reporting period, the Transportation Appeal Tribunal of Canada registered 89 new requests for review and 15 requests for appeal from the transportation community. This represented a decrease of 40 new cases registered over fiscal year 2005-2006. In addition to the new cases registered in this reporting period, 107 cases were carried over from the previous reporting period, bringing the total caseload to 211. This represented a decrease of 61 cases over 2005-2006.

In the 2006-2007 reporting period, 52 cases were concluded without a hearing. The Tribunal heard 28 first level reviews and 11 second level appeals. This represented a decrease of 24 hearings over the previous fiscal year. Of the 39 cases that proceeded to a hearing, many cases had been postponed and rescheduled to a later date. At the end of 2006-2007, 92 cases were pending further action, 5 were still awaiting decisions and 11 had been scheduled for the 2007-2008 fiscal year.

Of the 52 cases that were concluded without a hearing, many were requests registered with the Tribunal and concluded shortly before the hearing was to take place, which means that all registry work that leads up to the hearing was completed. The registry prepared for 53 hearings. In many cases an agreement was reached between the parties. In other cases, Transport Canada or the document holder withdrew their application.

Table 1: Total Cases by Category

Category	Pacific	Prairie and Northern	Ontario	Quebec	Atlantic	HQ	Totals	%
Medicals	11	9	9	8	0	1	38	18
Suspensions	8	8	12	6	7	2	43	20
Fines	17	28	20	28	3	6	102	48
Cancellations	3	1	2	0	0	0	6	4
Refusal to issue	7	4	3	2	1	2	19	9
Rail orders	2	0	0	0	0	1	3	1
Totals	48	50	46	44	11	12	211	100
%	23	24	22	21	5	5	100	

Indicators in table 1 are actual numbers of cases. Total cases by category are not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are resolved. However, an estimated cost average for review and appeal hearings for the past three fiscal years is presented in table 4 at page 16.

The program's effectiveness can be measured by the Tribunal's ability to provide the transportation community with the opportunity to have ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

The Tribunal strongly encourages its members to provide their determinations with written reasons promptly. This permits the parties to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right of appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination is 115 days. The average lapsed time between the conclusion of an appeal hearing and the issuance of a decision is 76 days. Given the increased complexity of the cases as well as the increase in number of counts contained in the notices, we are satisfied that the hearing process has been brought to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal.

The Tribunal's mission is to do justice and be seen to do justice in all reviews and appeals and to resolve disputes according to the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules* in all cases in a fair, independent and timely manner.

In 2006-2007, the Tribunal referred five cases back to the Minister. The Minister confirmed its original decision in one case, upheld the review determination in one case, and we are awaiting the outcome in the three remaining decisions.

The success of the Tribunal over the past 21 years can be attributed to the importance placed on the training and development of its part-time members and staff. Over the past 12 months, the Tribunal has held a two-day training session for the newly appointed members. The session was conducted in Ottawa on March 14 and 15, 2007. The new members represented both the railway and aviation sectors. The skilfully developed training programs and seminars are reflected in the quality of hearings held across the country and in the decisions rendered by Tribunal members.

Societal Indicators

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative. There are approximately 83 847 licensed aviation personnel and 34 858 rail personnel in Canada and approximately 28 737 registered aircraft and 3 000 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation and rail regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*.

Government Priorities

The Transportation Appeal Tribunal of Canada reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients currently are the aviation community, the rail community and Transport Canada. The Tribunal serves the transportation public by contributing to a safe and efficient oversight process for transportation safety and security in Canada.

Modern Comptrollership

Building on the successes achieved from activities implemented under the Modern Comptrollership initiative, the Transportation Appeal Tribunal of Canada is continuing to move forward in the implementation of modern management practices which remains a key priority.

The Tribunal continues to work in partnership with three other small agencies, namely, the Registry of the Competition Tribunal, the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal and the Copyright Board of Canada, who formed a cluster group when the Modern Comptrollership Initiative was implemented in 2001-2002.

The cluster group focused on developing an action plan in response to a request from the Secretary of the Treasury Board for an integrated management framework. The Management Accountability Framework (MAF) sets out the Treasury Board's expectations for good public service management. It is structured around 10 key elements that collectively define "management".

Initiative

The Tribunal organizes panel discussions and meetings with transportation community associations representing clients of the Tribunal to explain changes to rights, roles, responsibilities and obligations under the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, and to seek their point of view on the subject. The Tribunal also gives information sessions to law and aviation students.

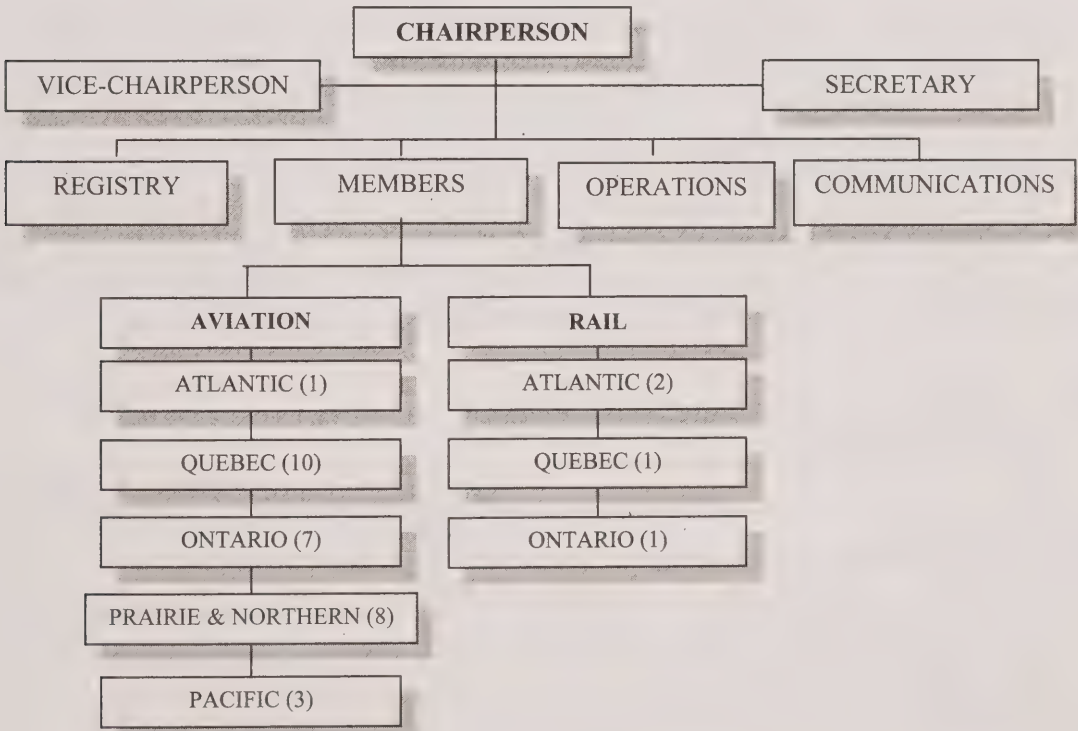
SECTION III: SUPPLEMENTARY INFORMATION

Departmental Organization

The Transportation Appeal Tribunal of Canada’s only business line is to hold review and appeal hearings.

The office of the Tribunal is located in the National Capital Region. The Tribunal’s Chairperson is also its chief executive officer. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine FTEs. The immediate staff carries out the functions of registry, research, communications and administrative support. The Tribunal outsources some corporate services that are not required full-time. Thirty-three part-time members were in office during 2006-2007, twenty-nine in aeronautics, including medicine, and four in rail. Members are drawn from across Canada and are appointed by order in council on the basis of their knowledge and expertise. The part-time members are remunerated for the days they serve.

Table 2: Organization Chart



- The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members and their area of expertise by region. All members report to the Chairperson.
- Nine FTEs are utilized by the indeterminate full-time employees including the Chairperson and the Vice-Chairperson.

Table 3: Comparison of Planned to Actual Spending (Including FTEs)

(\$ thousands)	2004-2005 Actual	2005-2006 Actual	2006-2007			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Total Actual
Provision of an independent review process	1,271.2	1,284.8	1,329.0	1,329.0	1,563.5	1,337.0
Total	1,271.2	1,284.8	1,329.0	1,329.0	1,563.5	1,337.0
Plus: Cost of services received without charge	229.8	223.9	225.8	225.8	225.8	225.8
Net cost of Tribunal	1,501.0	1,508.7	1,554.8	1,554.8	1,789.3	1,562.8
FTEs	9	8	9	9	9	10

In 2006-2007, planned spending for the Tribunal was \$1,329,000. The actual expenditures were \$1,337,091. The personnel costs accounted for 57% of actual expenditures and operations accounted for 43%. The cost for preparing and holding hearings was \$265,861.

Effective June 30, 2003, the *Aeronautics Act* amendments changed the procedure for the *Designated Provisions Regulations* so that the Minister is no longer the applicant, rather the person who receives the notice of assessment of monetary penalty either pays the stated penalty or files a request for review with the Tribunal. This has reduced the number of files which the registry had heretofore opened and closed shortly thereafter when the hearing request was automatically triggered by non-payment of the penalty. Consequently, the number of requests for certificates of non-payment has increased offsetting the decrease in number of case files. In fiscal year 2005-2006, there were 128 cases and 42 requests for certificates while in 2006-2007, there were 89 new cases and 30 requests for certificates.

Table 4: Average Costs for Reviews and Appeals

	2006-2007	2005-2006	2004-2005
Reviews	\$4,599	\$5,134	\$3,943
Appeals	\$4,463	\$7,249	\$3,557
Reviews and Appeals Held	39	63	45
Monthly Average	3.25	5.25	3.75
Caseload	211	272	269

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. The Chairperson and Vice-Chairperson presided over 10 of the 39 cases. Sometimes, cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

Table 5: Resources by Program Activity

2006-2007						(\$ thousands)
Provision of an independent review process	Budgetary				Plus: Non-Budgetary	Total
	Operating	Capital	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures	Employee Benefit Plans	
Main Estimates	1,200.0	-	-	1,200.0	129.0	1,329.0
<i>Planned Spending</i>	1,200.0	-	-	1,200.0	129.0	1,329.0
Total Authorities	1,437.6	-	-	1,437.6	125.9	1,563.5
<i>Actual Spending</i>	1,211.1	-	-	1,211.1	125.9	1,337.0

Table 6: Voted and Statutory Items (\$ thousands)

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2006-2007			
		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
80	Operating expenditures	1,200.0	1,200.0	1,437.6	1,211.1
(S)	Contributions to employee benefit plans	129.0	129.0	125.9	125.9
	Total	1,329.0	1,329.0	1,563.5	1,337.0

Table 7: Services Received Without Charge

(\$ thousands)	2006-2007
Total Actual Spending	1,337.0
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	173.8
Contributions covering the employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat (excluding revolving funds)	52.0
2006-2007 Net cost of Tribunal	1,562.8

Financial Statements

In its Annual Report for the fiscal year 2006-2007 (<http://www.tatc.gc.ca/doc.php?lang=e&DocID=56>) the Tribunal includes financial statements that provide an accounting of the Tribunal's administration of its public financial affairs and resources.

Financial statements are prepared in accordance with accrual accounting principles. The unaudited supplementary information presented in the financial tables in the Annual Report is prepared on a modified cash basis of accounting in order to be consistent with appropriations-based reporting.

ANNEX 1

Future Plans

The Standing Senate Committee on Transport and Communications adopted Bill C-34 to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada on the recommendation of private industry. The predecessor Civil Aviation Tribunal had maintained a level of independence and impartiality which has allowed it to operate in a manner that respects the principles of fairness and natural justice. The mandate of the Civil Aviation Tribunal has now been expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. *An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts* (Bill C-34) received Royal Assent on December 18, 2001 and was proclaimed in force by order in council on June 30, 2003.

The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts.

The *Marine Transportation Security Regulations*, passed in November 2006, have an in force date of November 2007. As well, the *International Bridges and Tunnels Act* has received Royal Assent. It establishes a system of administrative monetary penalties reviewable by the Tribunal's two-level hearing process.

Government of Canada On-line

In 2007-2008, the Tribunal will continue to improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and will improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Statutory Annual Report

Under section 22 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, the Tribunal shall, not later than June 30 in each fiscal year, submit a report of its activities during the preceding fiscal year.

SECTION IV: OTHER ITEMS OF INTEREST

Contacts for Further Information

Transportation Appeal Tribunal of Canada
333 Laurier Avenue West
Room 1201
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Telephone: 613-990-6906
Fax: 613-990-9153
E-mail: info@tatc.gc.ca
Internet Web Site: www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Chairperson
Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions)
Monique Godmaire – Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)
Suzanne Lagacé – Communications Manager
Carl Poulin – Executive Services Manager

Statutes and Regulations Currently in Force

<i>Transportation Appeal Tribunal of Canada Act</i>	S.C. 2001, c. 29
<i>Aeronautics Act</i> (and subordinate legislation) <i>Canadian Aviation Regulations</i>	R.S.C. 1985, c. A-2, as amended SOR/96-433, as amended
<i>Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations</i>	SOR/99-244, June 11, 1999
<i>Railway Safety Act</i>	R.S.C. 1985, c. 32 (4 th Supp.)
<i>Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules</i>	SOR/93-346, as amended
<i>Marine Transportation Security Regulations</i>	SOR/2004-144, May 21, 2004
<i>International Bridges and Tunnels Act</i>	2007, c. 1

Statutory Annual Report and Other Departmental Reports

Report on Plans and Priorities 2007-2008
Annual Report 2006-2007
Guide for Applicants

Reference

The tables are presented under five categories:

SUSPENSIONS	CANCELLATIONS	FINES
<ul style="list-style-type: none"> – AME* – AMO** – CCP**** – operator certificate – operator security – personnel security – pilot competence – pilot enforcement – pilot instrument rating – pilot proficiency check 	<ul style="list-style-type: none"> – AME – certificate of airworthiness – operator – personnel security – pilot 	<ul style="list-style-type: none"> – AME unpaid fine – ATC*** unpaid fine – aircraft owner unpaid fine – operator security unpaid fine – operator unpaid fine – pilot unpaid fine
	REFUSAL TO ISSUE	MEDICALS
	<ul style="list-style-type: none"> – AME – medical certificate – pilot and others 	<ul style="list-style-type: none"> – ATC – pilot

- * AME (aircraft maintenance engineer)
- ** AMO (approved maintenance organization)
- *** ATC (air traffic controller)
- **** CCP (company check pilot authority)

INDEX

Analysis of Program Activity by Strategic Outcome	9
Chairperson's Message	1
Contacts for Further Information	21
Departmental Organization	15
Departmental Priorities	6
Financial Statements	18
Future Plans	19
Government of Canada On-line	19
Government Priorities	12
Initiative	13
Management Representation Statement	3
Modern Comptrollership	12
Organization Chart	15
Other Items of Interest	21
Overall Departmental Performance	10
Overview	1
Program Activity	9
Raison d'être	5
Reference	22
Societal Indicators	12
Statutes and Regulations Currently in Force	21
Statutory Annual Report	19
Statutory Annual Report and Other Departmental Reports	21
Strategic Outcome	9
Summary Information	5
Supplementary Information	15
Whole of Government Framework	7

INDEX

Activité du programme	9
Analyse de l'activité du programme par résultat stratégique	9
Autres sujets d'intérêt	21
Cadre pangouvernemental	7
Déclaration de la direction	3
États financiers	18
Gouvernement en direct	19
Indicateurs sociaux	12
Information organisationnelle	15
Initiative	13
Lois appliquées et règlements en vigueur	21
Message de la présidente	1
Modernisation de la fonction de contrôleur	12
Objectif stratégique	9
Organigramme	15
Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	21
Plans futurs	19
Priorités du gouvernement	12
Priorités du Tribunal	6
Raison d'être	5
Rapport annuel exigé par la Loi	19
Rapport annuel exigé par la Loi et autres rapports du Tribunal	21
Référence	22
Rendement global du Tribunal	10
Renseignements sommaires	5
Renseignements supplémentaires	15
Survol	1

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories :

SUSPENSIONS	ANNULATIONS	CAS MÉDICAUX	AMENDES
<ul style="list-style-type: none"> — certificat d'exploitation — contrôle de la — compétence du pilote — exploitant (sûreté) — OMA** — personnel (sûreté) — pilote (application de la loi) — pilote (compétence) — pilote (qualification de vol-instruments) — PVT***** — TEA***** 	<ul style="list-style-type: none"> — certificat de navigabilité — exploitant — personnel (sûreté) — pilote — TEA 	<ul style="list-style-type: none"> — CCA* — exploitant (sûreté) — pilote — propriétaire d'aéronef — TEA — utilisateur 	<ul style="list-style-type: none"> — CCA — pilote
REFUS DE DÉLIVRER			
<ul style="list-style-type: none"> — certificat de — navigabilité — exploitant — personnel (sûreté) — pilote — TEA — certificat médical — pilote et autres 			

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)
 ** OMA (organisme de maintenance agréé)
 *** PVT (pilote vérificateur de transporteur aérien)
 **** TEA (technicien d'entretien d'aéronef)

PARTIE IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
Courrier électronique : info@tatic.gc.ca
Site Internet : www.tatic.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – Greffière (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)
Suzanne Lagacé – Chef des communications
Carl Poulin – Chef des services à la haute direction

Lois appliquées et règlements en vigueur

L.C. 2001, c. 29	Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada
L.R.C. 1985, c. A-2 modifiée	Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)
DORS/96-433 modifiée	Règlement de l'aviation canadien
DORS/99-244, le 11 juin 1999	Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)
L.R.C. 1985, c. 32 (4 ^e suppl.)	Loi sur la sécurité ferroviaire
DORS/93-346 modifiée	Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada
DORS/2004-144, le 21 mai 2004	Règlement sur la sûreté du transport maritime
2007, c. 1	Loi sur les ponts et tunnels internationaux

Rapport annuel exigé par la Loi et autres rapports du Tribunal

Rapport sur les plans et les priorités 2007-2008
Rapport annuel 2006-2007
Guide des requérants

Plans futurs

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a adopté le projet de loi C-34 pour établir le Tribunal d'appel des transports du Canada, suivant la recommandation de l'industrie privée. Le prédecessseur, le Tribunal de l'aviation civile, avait maintenu un niveau d'indépendance et d'impartialité, ce qui lui a permis de fonctionner aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le mandat du Tribunal de l'aviation civile a été élargi pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des mesures d'application de la loi et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence (projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001 et a été proclamée en vigueur par décret en conseil le 30 juin 2003.

La Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada modifie la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sûreté du transport maritime et la Loi sur la sécurité ferroviaire afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime.

Le Règlement sur la sûreté du transport maritime a été adopté en novembre 2006 et entrera en vigueur en novembre 2007. De plus, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux a reçu la sanction royale. Elle prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires pouvant faire l'objet d'une révision par le Tribunal à deux niveaux (révision et appel).

Gouvernement en direct

En 2007-2008, le Tribunal continuera d'améliorer la prestation de ses services clés au public dans le but d'accroître son efficacité et le degré de satisfaction de sa clientèle. Il rehaussera l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Internet et en fournissant des liens Internet.

Rapport annuel exigé par la Loi

En vertu de l'article 22 de la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada, au plus tard le 30 juin de chaque exercice financier, le Tribunal présente son rapport d'activités pour l'exercice financier précédent.

États financiers

Dans son Rapport annuel pour l'exercice 2006-2007 (<http://www.laic.gc.ca/doc.php?lang=f&DocID=56>) le Tribunal inclut des états financiers qui rendent compte de la manière dont le Tribunal administre

activités et ressources financières publiques.

Les états financiers sont préparés conformément aux principes comptables de la comptabilité

d'exercice. Les renseignements supplémentaires non vérifiés présentés dans le tableau financier du Rapport annuel sont préparés selon la comptabilité de caisse modifiée afin d'être conformes aux principes de déclaration fondés sur les crédits.

2006-2007	(\$ milliers de dollars)	1 337,0	Dépenses réelles		<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>		173,8	Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada		52,0	Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétaire du Conseil du Trésor (à l'exclusion des fonds renouvelables)		1 562,8	Coût net pour le Tribunal en 2006-2007
-----------	--------------------------	---------	------------------	--	---	--	-------	---	--	------	--	--	---------	--

Tableau 4 : Coûts moyens pour les révisions et les appels

	2006-2007	2005-2006	2004-2005
Révisions	4 599 \$	5 134 \$	3 943 \$
Appels	4 463 \$	7 249 \$	3 557 \$
Révisions et appels entendus	39	63	45
Moyenne mensuelle	3,25	5,25	3,75
Charge de travail	211	272	269

Les modifications de la *Loi sur l'aéronautique*, entrées en vigueur le 30 juin 2003, ont eu pour effet de changer la procédure relative au *Règlement sur les textes désignés* de sorte que le ministre n'est plus le requérant. C'est plutôt la personne qui reçoit l'avis d'amende pour contravention qui a le choix entre s'acquitter de l'amende indiquée ou déposer une requête en révision auprès du Tribunal. Le nombre de dossiers enregistrés par le greffe et ainsi retirés en peu de temps à cause d'un déclenchement automatique de procédures de révision au Tribunal suite au non-paiement d'une amende, a ainsi diminué. Par conséquent, le nombre de certificats de non-paiement a augmenté, ce qui contrebalance ainsi le nombre de causes en diminution. Pour l'exercice 2005-2006, il y avait 128 nouvelles causes et 42 demandes de certificat, tandis que pour l'exercice 2006-2007, il y avait 89 nouvelles causes et 30 demandes de certificat.

En 2006-2007, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 329 000 \$. Les dépenses réelles étaient de 1 337 091 \$. Les coûts pour le personnel représentaient 57 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 43 %. Le coût pour préparer et tenir des audiences était de 265 861 \$.

(en milliers de dollars)	2004-2005 Dépenses réelles	2005-2006 Dépenses réelles	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Fournir un processus indépendant de révision	1 271,2	1 284,8	1 329,0	1 329,0	1 563,5	1 337,0
Total	1 271,2	1 284,8	1 329,0	1 329,0	1 563,5	1 337,0
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	229,8	223,9	225,8	225,8	225,8	225,8
Coût net pour le Tribunal	1 501,0	1 508,7	1 554,8	1 554,8	1 789,3	1 562,8
ETP	9	8	9	9	9	10

Tableau 3 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ETP compris)

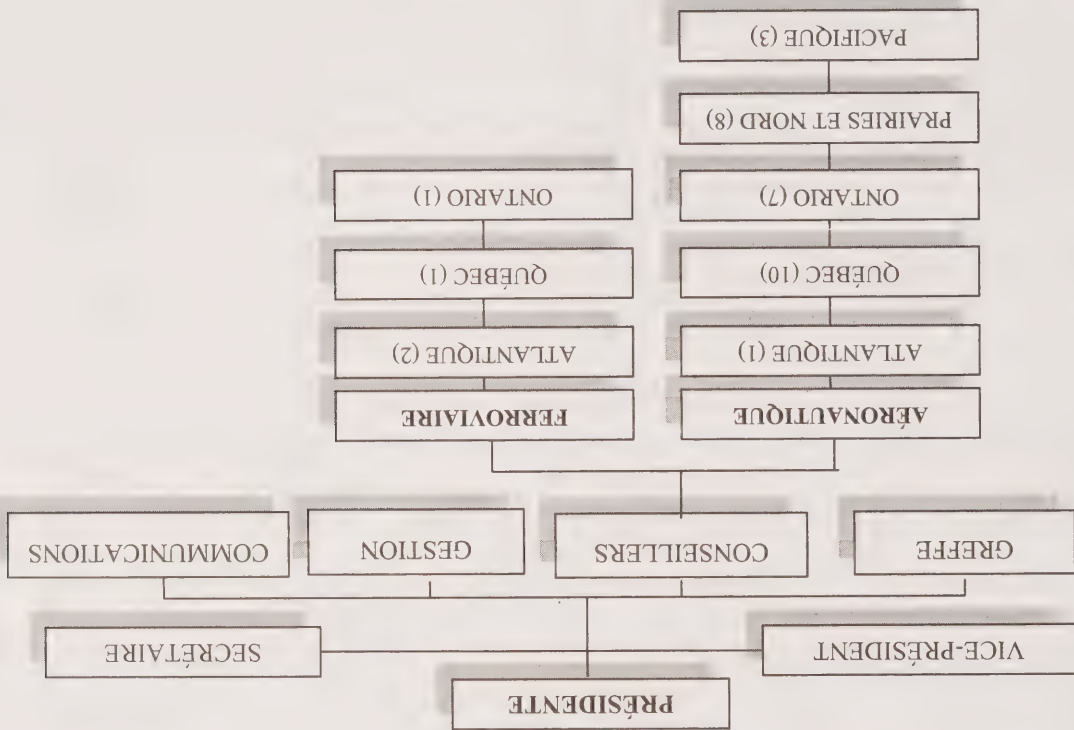
PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Information organisationnelle

Le Tribunal d'appel des transports du Canada n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Le bureau du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf ETP. Le personnel immédiat occupe les fonctions liées au greffe, à la recherche, aux communications et au soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services externes qui ne sont pas requis à temps plein. Trente-trois conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2006-2007, soit vingt-neuf au secteur aéronautique, y compris la médecine, et quatre au secteur ferroviaire. Répartis dans diverses régions au Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Les conseillers à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Tableau 2 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel et du secteur de leurs compétences. Tous les conseillers se rapportent à la présidente.
- Neuf ETP sont utilisés par les employés à temps plein indéterminés, y compris la présidente et le vice-président.

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu des transports représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* ainsi que pour connaître leur point de vue à ce sujet. De plus, le Tribunal donne des séances d'information aux étudiants en droit et en aviation.

S'appuyant sur le succès des activités de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôle, le Tribunal d'appel des transports du Canada poursuit la mise en œuvre de pratiques de gestion moderne, laquelle demeure prioritaire.

Le Tribunal continue de travailler en collaboration avec trois autres petits organismes, soit le Greffe du Tribunal de la concurrence, le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, la Commission du droit d'auteur du Canada, avec lesquels un groupe pluricellulaire a été créé lorsque l'initiative de modernisation de la fonction de contrôle a été mise en œuvre en 2001-2002.

En réponse au Secrétariat du Conseil du Trésor, le groupe pluricellulaire a mis l'accent sur l'élaboration d'un plan d'action pour la gestion intégrée. Le Cadre de responsabilisation de gestion énonce les attentes du Conseil du Trésor en vue d'une saine gestion des ministères et des organismes. Il s'articule autour de dix éléments clés qui définissent collectivement ce qu'on entend par « gestion ».

Modernisation de la fonction de contrôle

Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La clientèle du Tribunal comprend les secteurs aéronautique et ferroviaire ainsi que Transports Canada. En offrant ses services au milieu des transports, il contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité et la sûreté dans les transports au Canada.

Priorités du gouvernement

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est le seul forum offrant aux titulaires de documents un processus décisionnel indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle d'un autre comité, d'une autre agence ou commission. Le Tribunal est propre au secteur des transports en ce qu'il joue un rôle d'organisme décisionnel. Le Canada compte environ 83 847 employés d'aviation brevetés et 34 858 employés ferroviaires et environ 28 737 aéronauts immatriculés et 3 000 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions augmentera. L'application des règlements relève de Transports Canada et détermine la charge de travail du Tribunal. Le remaniement de la réglementation aérienne et ferroviaire par le ministère ainsi que la désignation de plusieurs infractions aux textes désignés figurant au *Règlement de l'aviation canadien* ont aussi des répercussions sur le Tribunal.

Indicateurs sociaux

Le succès du Tribunal au cours des 21 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au perfectionnement de ses conseillers à temps partiel et de son personnel. Au cours des 12 derniers mois, le Tribunal a tenu une séance de formation à l'intention des conseillers nouvellement nommés. Celle-ci a eu lieu à Ottawa les 14 et 15 mars 2007. Les nouveaux conseillers représentent les secteurs ferroviaire et aéronautique. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les conseillers du Tribunal.

Tableau 1 : Total des causes par catégorie

Catégorie	Pacifique	Prairies et Nord	Ontario	Québec	Atlantique	Siège	Total	%
Cas médicaux	11	9	9	8	0	1	38	18
Suspensions	8	8	12	6	7	2	43	20
Amendes	17	28	20	28	3	6	102	48
Annulations	3	1	2	0	0	0	6	4
Refus de délivrer	7	4	3	2	1	2	19	9
Ferroviaires	2	0	0	0	0	1	3	1
Total	48	50	46	44	11	12	211	100
%	23	24	22	21	5	5	100	

Bien que les indicateurs du tableau 1 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour évaluer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque type d'infraction et la façon dont elles sont traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices financiers figurent au tableau 4 à la page 16.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir à la communauté des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les répercussions négatives dues à l'accumulation des causes que l'on retrouvait dans le système judiciaire avant la création de ce Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses conseillers à rendre leurs décisions rapidement, avec motifs à l'appui par écrit. Ainsi, les parties peuvent mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, prendre une décision éclairée pour ce qui est de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 115 pour une révision et à 76 pour un appel. Vu la complexité accrue des causes et le nombre de chefs d'accusation en hausse dans les avis, nous sommes d'avis que les audiences se sont déroulées dans un délai raisonnable pour les deux parties comparaisant devant le Tribunal.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu ainsi dans toutes les révisions et tous les appels et de régler les litiges selon les *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada* dans toutes les causes de manière équitable et indépendante, dans un délai raisonnable. Au cours de l'exercice 2006-2007, le Tribunal a renvoyé cinq dossiers au ministre. Celui-ci a confirmé sa décision initiale dans une cause et a confirmé la décision rendue suite à la révision dans une autre cause. Nous attendons encore l'issue des trois autres dossiers.

Rendement global du Tribunal

En effectuant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports, le Tribunal d'appel des transports du Canada offre un programme d'intérêt public propre au secteur des transports au Canada. Grâce à l'efficacité de ses opérations, le Tribunal valide et confirme la sécurité des transports au Canada. De plus, le processus du Tribunal permet de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le secteur des transports qui nécessitent des amendements à la législation dans l'intérêt des Canadiennes et des Canadiens en maintenant un niveau accru de sécurité des transports au Canada. Au cours de l'exercice 2006-2007, le Tribunal a traité 211 dossiers pour des dépenses prévues s'élevant à 1 329 000 \$ et neuf ETP. Le tableau 1 à la page 11 fournit un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et les appels entendus au cours des cinq dernières années.

Au cours de l'exercice de 12 mois, le Tribunal d'appel des transports du Canada a enregistré 89 nouvelles requêtes en révision et 15 demandes d'appel du milieu des transports, représentant ainsi une diminution de 40 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2005-2006. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 107 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 211 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice. Ceci représente une diminution de 61 causes par rapport à 2005-2006.

Au cours de l'exercice 2006-2007, 52 causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu 28 révisions de premier niveau et 11 appels de second niveau. Cela représente une diminution de 24 audiences par rapport à l'exercice précédent. Parmi les 39 causes pour lesquelles une audience a eu lieu, plusieurs avaient été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2006-2007, 92 causes étaient en suspens, 5 étaient en attente d'une décision et 11 devaient être entendues au cours de l'exercice 2007-2008.

Parmi les 52 causes réglées sans audience, plusieurs avaient été enregistrées auprès du Tribunal, mais elles ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que le greffe avait complété les préparatifs de l'audience. Le greffe a pris des dispositions pour tenir 53 audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire de document ont retiré leur demande.

PARTIE II : ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Objectif stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de pourvoir le milieu des transports au Canada d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi ou des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.

Activité du programme

La seule activité du Tribunal est de pourvoir les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire d'un processus indépendant permettant aux titulaires de documents de faire entendre leur requête en révision. Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum offrant aux titulaires de documents un processus décisionnel indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle d'un autre comité, d'une autre agence ou commission. Le Tribunal est particulièrement actif dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme décisionnel.

Les mesures d'application de la loi ou les décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports, peuvent comprendre l'imposition d'amendes ou la suspension, l'annulation, le refus de délivrer ou de renouveler des documents d'autorisation pour des raisons d'incapacité ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire de document.

Toutes les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Le processus du Tribunal permet de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le secteur des transports qui nécessitent des amendements à la législation dans l'intérêt des Canadiennes et des Canadiens en maintenant un niveau accru de sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir à la communauté des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les répercussions négatives dues à l'accumulation des causes que l'on retrouvait dans le système judiciaire avant la création de ce Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Cadre pangouvernemental

Le cadre pangouvernemental a été instauré dans Le Rendement du Canada 2002, et il a évolué grâce aux consultations ministérielles au fil des ans.

Le cadre constitue un « modèle logique » structurel pour le gouvernement du Canada - établissant des correspondances entre les contributions des ministères, des organismes et des sociétés d'Etat qui reçoivent des crédits et une série de secteurs de résultats pangouvernementaux.

Pour atteindre ce résultat stratégique, le Tribunal a établi trois priorités stratégiques dans son Rapport sur les plans et les priorités. Le tableau qui suit expose ce résultat stratégique et l'harmonisation aux résultats du gouvernement du Canada.

Résultat stratégique : Fournir au milieu du transport canadien un processus de révision par un organisme indépendant pour ce qui est des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences en vertu des lois fédérales sur les transports.
Activité du programme : Audiences en révision et en appel
Résultat pangouvernemental : Des collectivités sécuritaires et sécurisées

Il est possible d'obtenir plus de renseignements à l'adresse suivante: http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgr/wgrf-cp_f.asp.

Alignement aux priorités du gouvernement du Canada			
Résultat stratégique : Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.			
Sommaire du rendement			
2006-2007			
Priorités	Activité du programme : Résultats prévus	Sommaire du rendement	Dépenses prévues (en milliers de dollars)
Priorités Audiences tenues rapidement, équitablement et sans formalisme Règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un délai raisonnable Audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle Tenue de conférences préparatoires à l'audience pour simplifier et accélérer le déroulement des audiences Qualité et uniformité des décisions Degré de satisfaction du milieu des transports	Audiences tenues rapidement, équitablement et sans formalisme	Satisfait à toutes les attentes	1 299,0
	Règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un délai raisonnable	Satisfait à toutes les attentes	
	Audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle	Satisfait à toutes les attentes	
	Tenue de conférences préparatoires à l'audience pour simplifier et accélérer le déroulement des audiences	Satisfait à toutes les attentes	
	Qualité et uniformité des décisions	Satisfait à toutes les attentes	
	Degré de satisfaction du milieu des transports	Satisfait à toutes les attentes	
	Continuer la mise en œuvre des méthodes de gestion moderne	Continu	
Priorité n° 2 : Cadre de responsabilisation de gestion	Améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services	Continu	5,0
Priorité n° 3 : Gouvernement en direct			3,0

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont énoncés dans la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal à titre d'organisme multimodal de révision est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

L'objectif du programme est de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi ou des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports. Ces mesures et décisions ministérielles comprennent l'imposition d'amendes, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

2006-2007		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 329,0	1 563,5	1 337,0

Total des ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

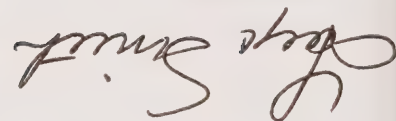
2006-2007		
Prévues	Réelles	Différence
9	10	1

Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de 2006-2007 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007: Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT).
- Il repose sur le résultat stratégique et sur l'architecture des activités de programme du Tribunal approuvés par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées.
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.



Faye Smith
Présidente

PARTIE I : SURVOL

Message de la présidente

La période 2006-2007 visée par ce rapport marque plus de 20 ans de service de qualité aux Canadiennes et Canadiens par le Tribunal d'appel des transports du Canada, ainsi que son prédécesseur le Tribunal de l'aviation civile. En outre, la compétence du Tribunal s'est vue accrue au secteur du transport maritime au cours de cette période.

Avec l'adoption du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* en novembre 2006, dont l'entrée en vigueur est prévue pour novembre 2007, l'élargissement du mandat multimodal du Tribunal s'est concrétisé. De plus, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale. Cette loi confirme la compétence fédérale exclusive en matière de ponts et tunnels internationaux. Elle prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certaines infractions pouvant faire l'objet d'une révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada à deux niveaux (révision et appel).

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire qui statue sur des questions qui ont des répercussions importantes sur la subsistance et l'exploitation dans les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. Le Tribunal joue un rôle essentiel en offrant un processus indépendant permettant la révision des décisions ministérielles concernant l'application de la loi et la délivrance des licences prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de manière ouverte et impartiale conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaisant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles il devra statuer et pour divulguer et échanger les documents. La tenue de conférences préparatoires à l'audience permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. Il s'agit là d'un élément important étant donné la complexité actuelle des audiences pour lesquelles les représentants des parties requièrent parfois de cinq à vingt jours.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir à la communauté des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 15 pour une révision et à 76 pour un appel. Ainsi, les audiences se déroulent dans un délai raisonnable pour les deux parties comparaisant devant le Tribunal.

Faye Smith
Présidente

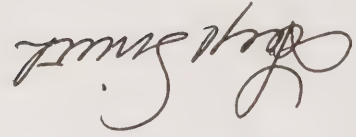


Table des matières

PARTIE I : SURVOL.....	1
Message de la présidente	1
Déclaration de la direction	3
Renseignements sommaires	5
Raison d'être.....	5
Priorités du Tribunal	6
Cadre pangouvernemental	7
PARTIE II : ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DU PROGRAMME PAR RÉSULTAT	
STRATÉGIQUE.....	9
Objectif stratégique.....	9
Activité du programme	9
Rendement global du Tribunal.....	10
Tableau 1 : Total des causes par catégorie.....	11
Indicateurs sociaux.....	12
Priorités du gouvernement	12
Modernisation de la fonction de contrôleur.....	12
Initiative	13
PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	15
Information organisationnelle.....	15
Tableau 2 : Organigramme	15
Tableau 3 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (ETP compris)	16
Tableau 4 : Coûts moyens pour les révisions et les appels	16
Tableau 5 : Ressources par activité de programme	17
Tableau 6 : Postes votés et législatifs	17
Tableau 7 : Services reçus à titre gracieux.....	17
États financiers.....	18
Annexe 1	19
Plans futurs.....	19
Gouvernement en direct.....	19
Rapport annuel exigé par la Loi.....	19
PARTIE IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT.....	21
Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires.....	21
Lois appliquées et règlements en vigueur.....	21
Rapport annuel exigé par la Loi et autres rapports du Tribunal	21
Référence	22

Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période se terminant le 31 mars 2007

Rapport ministériel sur le rendement

Lawrence Cannon

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Avant-propos

Les Rapports ministériels sur le rendement constituent un élément clé du cycle de planification, de surveillance, d'évaluation et de compte rendu des résultats au Parlement et aux Canadiens. Ils sont au cœur de la responsabilisation au gouvernement.

Les ministères et organismes sont invités à préparer leurs rapports d'après les principes du gouvernement du Canada pour la présentation de rapports au Parlement (énoncés dans le *Guide de préparation du Budget des dépenses 2006-2007* disponible à http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/dpr3/06-07/index_f.asp). Ces principes sont le fondement conceptuel pour la préparation des rapports et s'inscrivent dans les pratiques actuelles recommandées en matière de rapports publics.

Selon ces principes, des rapports efficaces sur le rendement fournissent un compte rendu concis, cohérent, fiable et équilibré du rendement d'une organisation en rapport avec ses plans et les résultats prévus. Ils mettent l'accent sur les résultats en faisant un compte rendu non seulement des activités et des extrants qui ont été réalisés, mais également des progrès accomplis pour atteindre les résultats – les avantages durables pour les Canadiens et la société canadienne. Le rendement y est mis en contexte, il est relié aux plans et aux résultats prévus (on explique les modifications apportées, le cas échéant) et l'on discute des risques et des défis principaux qui ont une incidence sur le rendement de l'organisation. Les rapports efficaces sur le rendement établissent un lien solide entre les ressources et les résultats pour montrer ce que l'on a accompli au moyen d'une gestion rigoureuse des fonds publics. On y rend également compte des résultats réalisés en association avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales. En dernier lieu, le rapport est crédible parce que le rendement déclaré y est étayé d'éléments d'information probants et impartiaux.

Le présent Rapport ministériel sur le rendement, ainsi que ceux de beaucoup d'autres organisations, est disponible sur le site Internet du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp>. Les lecteurs qui veulent obtenir une vue pangouvernementale détaillée de la contribution du gouvernement fédéral au rendement du Canada en tant que nation peuvent consulter *Le rendement du Canada 2006-2007*, qui est disponible en ligne à la même adresse Internet. Structuré en fonction de quatre grands secteurs de dépenses (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales), le rapport *Le rendement du Canada 2006-2007* sert de document directeur pour les 90 Rapports ministériels sur le rendement et comprend un aperçu global des dépenses réelles pour l'ensemble du gouvernement; on y présente également des faits saillants des rapports sur le rendement des ministères et des organismes. La version électronique du rapport *Le rendement du Canada* comporte des liens vers les Rapports ministériels sur le rendement pertinents qui contiennent de l'information additionnelle sur le rendement et les ressources.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse l'information qu'il communique au Parlement et aux Canadiens. La rétroaction des lecteurs est importante pour assurer une amélioration constante des Rapports ministériels sur le rendement et des autres documents relatifs au Budget des dépenses.

On peut adresser ses commentaires ou ses questions à l'adresse suivante :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenses demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposés simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.

- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie local ou par la poste auprès
des Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995

Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)

Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)

Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-4/33-2007
ISBN 978-0-660-63502-6



Sources Mixtes
Groupes de produits issus de forêts
bien gérées, de sources contrôlées
et de bois ou fibres recyclés.

Cert. no. SW-COC-183
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Ce logo décrit le papier FSC utilisé pour la couverture.
Le texte est imprimé sur un papier FSC contenant
100% de fibres recyclées après consommation.



Tribunal d'appel des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2007



Transportation Safety Board of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2007

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(7).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the appropriation dependent departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2007.

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Telephone: 613-941-5995
Orders Only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-4/77-2007
ISBN 978-0-660-63503-3



This logo represents the cover stock.
The text is printed on a different FSC
made from 100% Post-Consumer Waste.

Foreword

Departmental Performance Reports are a key component in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and Canadians. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports according to the Government of Canada Reporting Principles (provided in the *Guide to the Preparation of the 2006–2007 Estimates* available at http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_e.asp). These principles are the conceptual foundation upon which the reports are prepared and they are consistent with current recommended public reporting practices.

Based on these principles, an effective performance report provides a concise, coherent, reliable, and balanced account of an organization's performance in relation to its plans and expected results. It focuses on results by reporting not only the activities and outputs achieved, but also the progress made towards achieving outcomes - the enduring benefits for Canadians and Canadian society. It sets performance in context, associates performance with plans and expected results (explaining any changes), and discusses the key risks and challenges that affected organizational performance. An effective performance report has strong linkages between resources and results to show what was achieved through the sound stewardship of public funds. It also reports on results realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations. Finally, the report is credible because it uses objective, evidenced-based information to substantiate the performance reported.

This Departmental Performance Report, along with those of many other organizations, is available at the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers seeking a high-level, whole of government overview of the federal government's contribution to Canada's performance as a nation should refer to *Canada's Performance 2006–07*, available online at the same Internet address. Structured around four broad spending areas (Economic Affairs, Social Affairs, International Affairs and Government Affairs), *Canada's Performance 2006–07* serves as a guide to the 90 Departmental Performance Reports and includes a whole of government view of actual spending as well as selected highlights from departmental and agency performance reports. The electronic version of *Canada's Performance* links to the relevant Departmental Performance Reports, which contain additional information on performance and resources.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers is important to ensure that Departmental Performance Reports and other Estimates documents are enhanced over time.

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

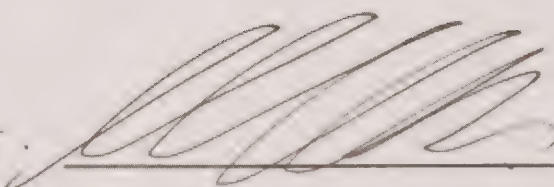
Transportation Safety Board of Canada

Departmental Performance Report

For the period ending
March 31, 2007



Wendy A. Tadros
Chair
Transportation Safety Board of Canada



Rona Ambrose
President
Queen's Privy Council for Canada



Canada

Table of Contents

The Chair's Message	1
Section 1: Overview.....	3
1.1 Management Representation Statement.....	3
1.2 Raison d'être	4
1.3 Operating Framework	4
1.4 Risks and Challenges	6
1.5 Resources	7
1.6 Link to the Government of Canada Results.....	8
1.7 Departmental Performance Summary.....	8
Section 2: Analysis of Program Activity.....	13
2.1 Performance Management Framework.....	13
2.2 Plans and Priorities Commitments.....	13
2.3 Performance Measurement	14
2.4 Report on Transportation Occurrences	16
2.5 Investigations and Safety Action	19
2.6 Communicating Transportation Safety to Canadians and the Transportation Community	23
2.7 Marine Sector.....	24
2.7.1 Annual Statistics	24
2.7.2 Investigations	26
2.7.3 Link to Resources Utilized.....	27
2.7.4 Safety Actions Taken.....	28
2.8 Pipeline Sector	29
2.8.1 Annual Statistics	29
2.8.2 Investigations	31
2.8.3 Link to Resources Utilized.....	31
2.8.4 Safety Actions Taken.....	32
2.9 Rail Sector.....	33
2.9.1 Annual Statistics	33
2.9.2 Investigations	35
2.9.3 Link to Resources Utilized.....	35
2.9.4 Safety Actions Taken.....	36
2.10 Air Sector.....	38
2.10.1 Annual Statistics	38
2.10.2 Investigations	40
2.10.3 Link to Resources Utilized.....	41
2.10.4 Safety Actions Taken.....	41

Section 3: Supplementary Information	49
3.1 Organizational Structure	49
3.2 Financial Information.....	51
3.3 Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations	54
3.4 Other Information and Contacts.....	55
 Appendices	 57
Appendix A – Reports Released by the TSB in 2006-2007 by Sector	58
Appendix B – Assessment of Responses to Recommendations Issued in 2005-2006	62
Appendix C – Glossary	72
Appendix D – Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety	73
Appendix E – Audited Financial Statements	74

List of Figures and Tables

Figures

Figure 1 – Occurrences Reported to the TSB	16
Figure 2 – Level of Public Confidence in the Safety and Security of the Air, Rail and Marine Travel Modes.....	19
Figure 3 – Investigations Started, in Process and Completed.....	20
Figure 4 – Marine Occurrences and Fatalities	25
Figure 5 – Canadian-Flag Shipping Accident Rates.....	26
Figure 6 – Pipeline Occurrences.....	30
Figure 7 – Pipeline Accident Rates.....	30
Figure 8 – Rail Occurrences and Fatalities	34
Figure 9 – Main-Track Accident Rates.....	34
Figure 10 – Air Occurrences and Fatalities	39
Figure 11 – Canadian-Registered Aircraft Accident Rates.....	40
Figure 12 – Program Activity Accountability Structure.....	49

Tables

Table 1 – Accident Rates in Transportation by Sector in 2006 Compared to the Previous Five-Year Average (2001-2005).....	17
Table 2 – Transportation Occurrences by Sector in 2006 Compared to the Previous Five-Year Average (2001-2005)	18
Table 3 – TSB Productivity by Sector	21
Table 4 – Safety Outputs by the TSB	21
Table 5 – Board Assessment of Responses to Recommendations.....	22
Table 6 – Number of Requests for Information Received by the TSB.....	24
Table 7 – Marine Productivity	27
Table 8 – Marine Resources	28
Table 9 – Pipeline Productivity.....	31
Table 10 – Pipeline Resources.....	32
Table 11 – Rail Productivity	35
Table 12 – Rail Resources	36
Table 13 – Air Productivity	40
Table 14 – Air Resources.....	41

Financial Tables

Financial Table 1 – Voted and Statutory Items	51
Financial Table 2 – Comparison of Planned to Actual Spending.....	52
Financial Table 3 – Services Received Without Charge	53
Financial Table 4 – User Fees.....	53

The Chair's Message

I am proud to assume the leadership of the Transportation Safety Board of Canada, an organization that is recognized worldwide for its professional competence and important contributions to transportation safety.

In a time when Canadians expect safe transportation, the TSB actively promotes a culture of safety by conducting independent accident investigations, by identifying safety deficiencies and by making recommendations we believe will advance safety in our marine, pipeline, rail and aviation sectors. One investigation at a time, the TSB has established its credibility with industry and regulators, and continues to build public awareness of its role in the transportation field and in the need for independent accident investigation. This past year, we managed to identify a wide range of safety deficiencies and to convey important safety messages to regulators and the transportation industry.

The TSB recognizes that, in order to be effective, we must demonstrate not only technical competency but relevance to Canadians. The TSB was challenged this year by the need to complete an increasing number of very complex investigations while at the same time significantly reducing the number of investigations in progress. We understand the need to reduce the average time it takes to complete an investigation while ensuring we maintain the high quality Canadians expect in all of our work. Our goal is to build upon well-established strengths while focusing on areas where improvements are required. This is a question of balancing the number of new investigations against the available resources.

While we did not fully achieve all of the objectives listed in the Report on Plans and Priorities, we have made progress in our priority investments to implement new ways of improving the TSB's contribution to promoting transportation safety and strengthening the organization's internal management. One of our accomplishments was the launching of a large part of the TSB Investigation and Information Management System. Although this tool is not yet entirely functional, it already enables us to better manage our business while meeting government information and technology management requirements.

Once again this year, various indicators show that Canada maintains a very good transportation safety record. For example, TSB recommendations continue to be positively received and some safety action is taken as a result of our work. Furthermore, a review of transportation accident rates over the past 10 years continues to reveal a progressive downward trend. We therefore believe that the contribution made by this organization in the reduction of risks in the Canadian and international transportation system, in concert with the work of many other organizations, is having a beneficial impact.

In submitting this report for tabling in Parliament and examining our accomplishments for the year, I believe that the TSB met the challenges that it faced and that the entire TSB team remained committed to promoting transportation safety for all Canadians.

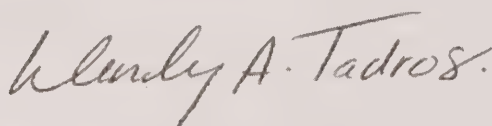
Section 1: Overview

1.1 Management Representation Statement

I submit, for tabling in Parliament, the 2006-2007 Departmental Performance Report for the Transportation Safety Board of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide for the Preparation of Part III of the 2006-2007 Estimates: Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the department's Strategic Outcome and Program Activity Architecture that were approved by the Treasury Board;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and reliable information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.



Wendy A. Tadros
Chair

1.2 Raison d'être

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, the Department of Fisheries and Oceans, and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, pipeline, rail and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations that can include, if necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies. Therefore, recommendations may be made to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all marine, pipeline, rail or aviation transportation occurrences in or over Canada that fall under federal jurisdiction. The TSB may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed or manufactured ships, railway rolling stock or aircraft. In addition, the TSB carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's opinion, induce an accident or incident if left unattended.



1.3 Operating Framework

The TSB is primarily funded by Parliament through a program expenditures vote and, as a departmental corporation, it has authority to spend revenues received during the year. The TSB operates within the context of Canada's very large, complex, dynamic and ever-changing transportation system. For more details on the operating context, see the Transport Canada website at www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2006/toc_e.htm and the National Energy Board website at www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/rpblctn/rprt/nnlrprt/2006/nnlrprt2006-eng.html.

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfillment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with

- individuals such as survivors, witnesses and next-of-kin;
- operators;

- other organizations and agencies such as medical examiners, police, manufacturers, owners and insurance companies; and
- other federal government departments and agencies.

Their cooperation is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute information or support services. For more details on the investigation process, visit the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/index.asp.

The TSB is one of many organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally. Even if the TSB is operating at arm's length from other federal departments in the transportation field, it cannot achieve its strategic outcome without the cooperation of the other organizations. The TSB presents findings and issues recommendations in such a manner that other organizations feel compelled to act but it has no formal authority to regulate, direct or enforce specific actions. Its success implies ongoing dialogue, information sharing and strategic coordination with organizations such as Transport Canada, the National Energy Board and the Canadian Coast Guard.

The TSB must also continuously be in contact with industry and foreign regulatory organizations, and exchange information with them. Through various means, the TSB must present compelling arguments that will convince these "change agents" to take the necessary action in response to identified safety deficiencies.

The TSB has established memoranda of understanding with other federal government departments for the coordination of activities and the provision of support services. These agreements provide the TSB with access to a range of support services that can rapidly supplement internal resources (for example, assistance in the recovery of a wreckage, the documentation of evidence, and the examination or testing of components). The agreements also define operating practices to ensure good coordination of activities and to avoid potential conflicts that could arise from the simultaneous implementation of various organizational mandates. Such agreements are currently in place with the Department of National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Coast Guard, Human Resources and Social Development Canada, and the National Research Council. Similarly, the TSB has established strategic cooperation alliances with provincial and territorial medical examiners and with certain provincial government departments for rail occurrences that fall under their jurisdiction.

Further alliances have been established with the TSB's counterpart agencies in other countries such as the United States, Australia, the Netherlands, New Zealand, France, and the United Kingdom. The TSB cooperates on a reciprocal basis with foreign safety investigation agencies through the ad hoc exchange of specialized services or the provision of assistance as a means of coping with capacity gaps. As one of the world leaders in its field, the TSB regularly shares its investigation techniques, methodologies and tools with other organizations. For example, the Recorder Analysis and Playback System (RAPS), originally developed by the TSB for decoding and analyzing flight data recorders (FDRs) and cockpit voice recorders (CVRs), is now used for safety investigations in more than 10 countries. Similarly, the TSB has contributed to the

training of investigators from numerous countries, either by integrating foreign investigators into its in-house training programs or by sending senior staff to teach abroad. The TSB also gives information and copies of its reports to sister organizations, and participates in international working groups and studies to influence opinion within the transportation industry and to keep abreast of technological change.

1.4 Risks and Challenges

The TSB faces many risks and challenges that have a potentially significant impact on the organization's ability to achieve its mandate. Managers are aware of these risks and challenges and are expected to take appropriate action to mitigate the risks while ensuring the delivery of their mandate. The most important challenges for 2006-2007 are described in the following paragraphs.

Prioritizing and Managing the Workload

The TSB is facing a number of internal and external demands not only to sustain existing activities but also to undertake new initiatives to meet government change requirements, such as human resources modernization and procurement reform, and to mitigate risks in areas such as information technology security and business continuity planning. The challenge lies in achieving all of this within a limited resource base. The TSB must therefore find the right balance between the level of activity to be undertaken and the capacity of available human and financial resources. This implies an ongoing review of products, services and processes to ensure that resources are applied in the best possible way to achieve optimum results.

Maintaining a Knowledgeable and Professional Workforce

The TSB, like many organizations, faces a specific challenge with respect to its workforce. Many positions are "one deep" – meaning that there is only one person responsible for a specific task or function. Over the next few years, the TSB must continue to operate while many of its key employees move into retirement. The TSB must also contend with a high turnover rate in some of the functional support areas of Corporate Services due to the high demand for such specialists across the Public Service. The TSB must ensure that it is adequately prepared to fill any gaps and to secure the proper transfer of knowledge to new employees. The 2005 Public Service Employee Survey has provided the TSB with a current assessment of employee satisfaction and concerns. Sustained efforts will be required to respond to any employee concerns, including any issues related to career development and job classification.

Implementing and Sustaining the TSB Investigation and Information Management System

The TSB has invested substantial resources, time and effort in the development of an internal information system to better manage its business while meeting government requirements with respect to information management and technology. As the rollout of the Investigation and Information Management System is undertaken, the TSB will encounter specific challenges with respect to change management and temporarily increased workloads for some employees. These challenges will need to be addressed through training and ongoing reviews and monitoring of the operation of the system. Furthermore, significant work remains to be done to complete the development of the full functionality required. This residual work will have to be done in parallel with the initial rollout. In order to make the implementation and sustainability of the system a success, the management team must ensure that full employee buy-in and participation is achieved. Sustained investments will also be required to operate and maintain the new system work environment. Not meeting these challenges would result in the loss of resources invested to date and would have a significant impact on the delivery of products and services, given that the TSB has made a conscious decision not to revert to old tools and systems. Anything less than full adoption and use of the system would result in a loss of productivity and create inefficiencies in work processes.

Sustaining External Communications

The TSB has improved stakeholder awareness of the agency and its work, and has better positioned itself to influence key change agents to take actions that lead to improvements in transportation safety. For this planning period, the challenge will be to strike the best balance between enhanced external communication activities and changing stakeholder expectations. The TSB must ensure that external communication products and services are available, up-to-date and of a high quality in order to retain the levels of integrity and credibility required to achieve its mandate.

1.5 Resources

The following table summarizes the total financial and human resources allocated to the TSB in 2006-2007, as well as the actual resources utilized for the delivery of the mandate. Section 3 of this report provides detailed information on the overall financial results of the TSB and Appendix E presents the audited financial statements.

Financial Resources (in thousands of dollars)

2006-2007		
Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
30,909	31,667	30,884

Human Resources (full-time equivalents)

2006-2007		
Planned	Actual	Difference
234	226	8

1.6 Link to the Government of Canada Results

The following table shows how the TSB's only program activity and its related resources contribute to one of the results planned for the Government of Canada in the area of social affairs.

Expected Results	
Government of Canada Outcome Area	Social Affairs: safe and secure community.
Strategic Outcome	To advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment.
Expected Results	Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of governments, industry and public.
Program Activity	To conduct safety investigations.
Expected Results	The timely implementation of safety actions by stakeholders to improve transportation safety for Canadians.

1.7 Departmental Performance Summary

In its 2006-2007 Report on Plans and Priorities, the TSB had identified five priorities. All were strategic investments aimed at enhancing the TSB's contribution to transportation safety in Canada and internationally and strengthening the organization from within.

Overall, progress was achieved against all priorities. However, not all objectives were fully achieved, due to our limited human resources capacity and events outside of our control. On many occasions throughout the year, managers were faced with the difficult choice of reallocating people from one project or investigation to another. The table below provides a quick overview of the results achieved this year against our priorities.

TSB Priorities				
TSB Priorities	Type	Performance Status	Planned Spending (in thousands of dollars)	Actual Spending (in thousands of dollars)
1) Continuous Improvement of Internal Processes and Practices	Ongoing	Meets expectations in part	550	480
2) Continuous Improvement of Human Resources Management	Ongoing	Meets expectations	0	0
3) Sustainable Communication Services and Products	Ongoing	Meets expectations in part	30	23
4) Business Continuity Planning	New	Meets expectations	145	122
5) Ongoing Development of Partnerships	Ongoing	Meets expectations in part	0	0

Continuous Improvement of Products and Services

In 2006-2007, the TSB deployed a large part of its Investigation and Information Management System, which follows central documentation principles and allows us to collaborate and share information and employ consistent procedures and processes across all sectors.

As the rollout of the system modules proceeded, we ensured that a robust change management strategy was in place to support users in the new way of conducting business. We also fostered a culture of continuous improvement by developing a long-term sustainability strategy for its operational processes, tools and systems. This strategy included end-user support, training and ongoing reviews. At the same, work continued on the development of outstanding modules. During the latter part of the year, as a result of a re-evaluation of user needs, the development emphasis shifted from the Report Production and Corporate Management modules to focus on development of the following modules: the Committees Gateway, the Workload Management Milestone and Phases, the Workload Management Monitoring Tools, the Investigation Management Dashboard and the Safety Communications Tracking System. Development in these areas is ongoing.

Continuous Improvement of Human Resources Management

The TSB continued focusing on the strategic management of human resources by effectively implementing the final phase of its human resources modernization initiatives. Many of TSB's activities related to the *Public Service Modernization Act* involved the monitoring of delegated managers' level of adherence to the central agencies and TSB policies and processes. To ensure the required level of understanding of the Act by all TSB employees, activities such as ongoing training to delegated managers and continued communication – in the form of information sessions, meetings and Information Bulletins – were conducted. The development and implementation of the human resources planning process within the department was also a crucial step towards supporting capacity, retention, knowledge transfer, succession and staffing activities for the coming years. During this exercise, each branch developed its respective Human Resources Plan, which was then used to feed into the overall Human Resources Plan at each of the Directorate levels. This resulted in an overall Human Resources Plan, which was incorporated into the TSB Business Plan for 2007-2008.

Sustainable Communication Services and Products

The TSB continues to raise public awareness about its mission and mandate in a number of ways. In 2006-2007, TSB staff and Board members participated in various conferences and technical meetings pertinent to transportation safety to keep abreast of technological change and to make presentations on safety issues of particular interest to the audiences. In addition, some of the remarks made by TSB employees during news conferences or interviews, as well as technical and feature articles they wrote have been published in specialized magazines. In these ways, the TSB has taken advantage of various forums as opportunities to share lessons learned from its investigations. An ambitious list has been assembled for the coming year to build on the work already done and to forge increased awareness among industry and the public.

As part of its strategy for releasing reports, five news conferences were convened in locations across Canada where significant accidents occurred. In order to ensure sustainability and currency, the Communications Division continued to review and revise its communications tools, products and processes.

To save time and money in the translation and revision process, while improving the quality and uniformity of TSB reports and other internal and external communication products, we purchased software that will allow all staff to have access next year to an electronic lexicon containing a centralized repository of TSB terms and definitions.

“During a news conference to release details of the investigation regarding the capsizing of the *Ryan's Commander* off the coast of Newfoundland and Labrador, TSB Chair, said that the lessons learned from the loss of this vessel, already had a huge impact on improving safety in the design of vessels and will continue to be the catalyst in improving a safety culture for years to come.”

Source : *The Navigator*, vol. 10, No.1, January 2007

Business Continuity Planning

The TSB has spent two years creating and implementing business continuity plans. To that end, we identified this year the essential services and the assets necessary to carry out our mandate. We have also conducted evaluations of the possible impact that service interruptions could have on our activities. Having completed these steps, we will be able to develop and test emergency operational plans and business resumption plans in the next fiscal year. These plans will include measures in the event of disasters affecting the TSB or of pandemics.

Ongoing Development of Partnership

The TSB works in partnership with numerous organizations in its operational and administrative activities. Over the past two fiscal years, we have conducted a strategic review of our partnerships, which has led to the development of a policy framework that includes guidelines for the establishment of new partnerships. This new framework, to be implemented over the course of the next fiscal year, will include a mechanism for periodic reviews and renewals of all new and existing partnership agreements.

Section 2: Analysis of Program Activity

2.1 Performance Management Framework

The TSB's actual performance management framework consists of five key documents. The five-year TSB Strategic Plan is used to set the strategic directions. The Report on Plans and Priorities outlines to parliamentarians and Canadians the results the organization plans to achieve with the resources entrusted to it. The annual Business Plan states the corporate priorities and the key initiatives and activities to support them. It also outlines the key priorities for each branch and division and the resource allocation decisions for the coming year. The Balanced Scorecard defines specific performance indicators and is used by management to measure and monitor progress. This Scorecard will however have to be revised to take into account the comments made by the Treasury Board Secretariat during its assessment of the TSB against the Management Accountability Framework. Finally, the Departmental Performance Report closes the accountability loop by reporting to Parliament on the results achieved.

2.2 Plans and Priorities Commitments

In its 2006-2007 Report on Plans and Priorities, the TSB targeted one strategic result through one program activity. The five priorities listed in Section 1.7 of this document are aimed at supporting and enhancing the TSB's ability to conduct safety investigations and communicate safety information.

In order to optimize the use of resources and to effectively respond to its stakeholders, the TSB has defined four key sectors of service based on the four transportation modes included in its mandate: marine, pipeline, rail and air. This approach enables alignment with the transportation industry and the way it operates.

Resources are therefore allocated and managed separately for each of these key service areas. The table below indicates planned and actual spending on financial and human resources for the key service areas in 2006-2007. Sections 2.7 to 2.10 provide detailed financial information on each key service area of our program activity.

TSB Resources by Key Service Area

Financial Resources (in thousands of dollars)		
	Planned Spending	Actual Spending
Marine	7,856	7,904
Pipeline	542	545
Rail	7,113	7,156
Air	18,683	18,797
Total	34,194	34,402
Human Resources (FTEs)		
Marine	51	49
Pipeline	4	4
Rail	49	48
Air	129	125
Total	234	226

2.3 Performance Measurement

The table below illustrates the connections between the TSB's strategic objective, its program activity, its program sub-activities and the results that Canadians can expect, as well as its current performance indicators.

Overview of TSB Program Activity Architecture and Performance Measurement Framework

Program Activity Architecture Level	Definition	Results	Indicators
Strategic Outcome	To advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment	Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of governments, industry and public	<ul style="list-style-type: none"> • Implementation of the Outreach Program • Availability of safety information and other transportation safety information on the web • Stakeholder and client awareness of TSB profile and impact of its activities • Cost of Business Plan projects • Safety outputs issued

Program Activity Architecture Level	Definition	Results	Indicators
			<ul style="list-style-type: none"> Assessment of responses to TSB recommendations
	Name	Expected Results	
Program Activity	Safety Investigations	Timely implementation of safety actions by stakeholders to improve transportation safety for Canadians	<ul style="list-style-type: none"> Cost of Business Plan projects Timely safety actions taken
Program Sub-Activities	<ol style="list-style-type: none"> Air Investigations Marine Investigations Rail/Pipeline Investigations Professional and Communications Services 	Identification and communication to stakeholders and the public of safety deficiencies in the transportation system	<ul style="list-style-type: none"> Number of transportation occurrences Number of investigations started, in process and completed Duration of completed investigations Net cost of completed investigations by sector Average net cost per investigations completed Number of investigations started and completed by investigator Number of safety outputs issued Number of safety actions taken

It should be noted that the data used in this report come from TSB information systems unless otherwise specified.

In 2006, the TSB underwent an initial assessment against the Management Accountability Framework (MAF). The observations made by the Treasury Board portfolio show that the Department would benefit from improving its Program Activity Architecture (PAA) by reviewing its strategic result to make it more measurable and more focused on TSB responsibilities. The new architecture should also enable the Department to strengthen the links between expected results and progress made toward achieving those results.

The Department will follow up on these comments in 2007-2008 with a view to implementing them in the 2008-2009 fiscal year. This will include reviewing the above table to bring it into line with the Department's new PAA and to incorporate all the information required under the *Management, Resources, and Results Structure Policy*.

2.4 Report on Transportation Occurrences

In 2006, a total of 1,921 accidents and 1,326 incidents were reported in accordance with the TSB's regulations for mandatory reporting of occurrences.* The number of accidents in 2006 decreased by 6 per cent from the 2,046 accidents reported in 2005 and by 1 per cent from the 2001-2005 annual average of 1,946 accidents. The number of reported incidents decreased to 1,326 in 2006, down from 1,371 in 2005 and the 2001-2005 average of 1,414. There were also 564 voluntary incident reports. Fatalities totalled 168 in 2006, down 20 from the 2005 total and 21 from the 2001-2005 average.

Figure 1: Occurrences Reported to the TSB

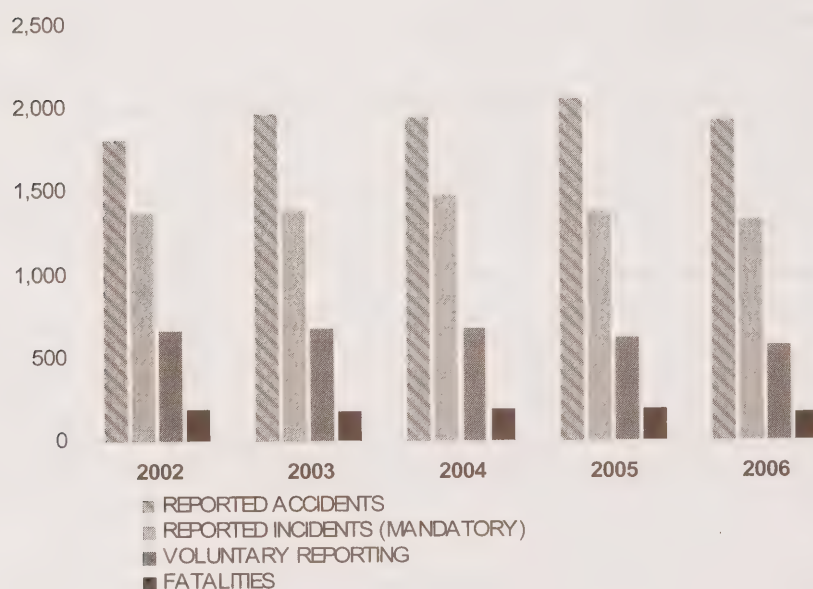


Table 1 presents data on accident rates by sector for the current year, as well as the five-year average. Even if these rates are based on limited data, activity level indicators provide a general point of reference on transportation safety. Overall, Canada continued to maintain a good safety record in 2006. The 2006 accident rates, per activity level for all sectors, reflect a downward trend from the five-year average.

* While the Board's operations are for the 2006-2007 fiscal year, occurrence statistics are for the 2006 calendar year. Please note that, in a live database, the occurrence data are constantly being updated. Consequently, the statistics can change slightly over time. Comparisons are generally to the last 5 or 10 years. For definitions of terms such as *accident*, *incident* and *occurrence*, see Appendix C.

Table 1: Accident Rates in Transportation by Sector in 2006 Compared to the Previous Five-Year Average (2001-2005)

	Marine¹	Pipeline²	Rail³	Air⁴
Accidents				
2006	3.3	0.6	2.4	6.2
2005	3.6	0.4	3.1	6.2
Five-Year Average	3.6	1.2	2.8	7.1
¹ Canadian-flag shipping accidents for vessels with a gross tonnage of 15 or more (excluding passenger vessels, passenger ferries and fishing vessels) per 1,000 movements				
² Per exajoule				
³ Accidents (other than crossing or trespasser accidents) that occur on a main track or spur per million main-track train-miles. Since April 1, 2005 the accidents that occurred on former BC Rail's network are included.				
⁴ Canadian-registered aircraft accidents (excluding ultralights, gliders, balloons and gyrocopters) per 100,000 hours.				

Reported accidents and incidents provide indicators of the transportation system's safety performance and help focus efforts on those initiatives and activities that have high safety benefits. Table 2 presents the statistics on transportation occurrences by sector, including comparisons with the five-year average. Taking into account the level of activity in each sector, the number of accidents for 2006 continued to exhibit a general downward trend in the marine, pipeline and air sectors, while the rail sector is still slightly above the average.

The number of incidents for 2006 also continued to exhibit a downward trend in the marine, rail and air sectors. The number is still higher than the average in the pipeline sector.

Another indicator of the safety performance of the transportation system is the number of fatalities. In 2006, the marine and rail sectors showed a decrease in fatalities compared to the five-year average, and the fatalities in the air sector were the same as the five-year average. A reduction in accidents and fatalities would be expected to positively influence the public's confidence in the safety of the transportation system.

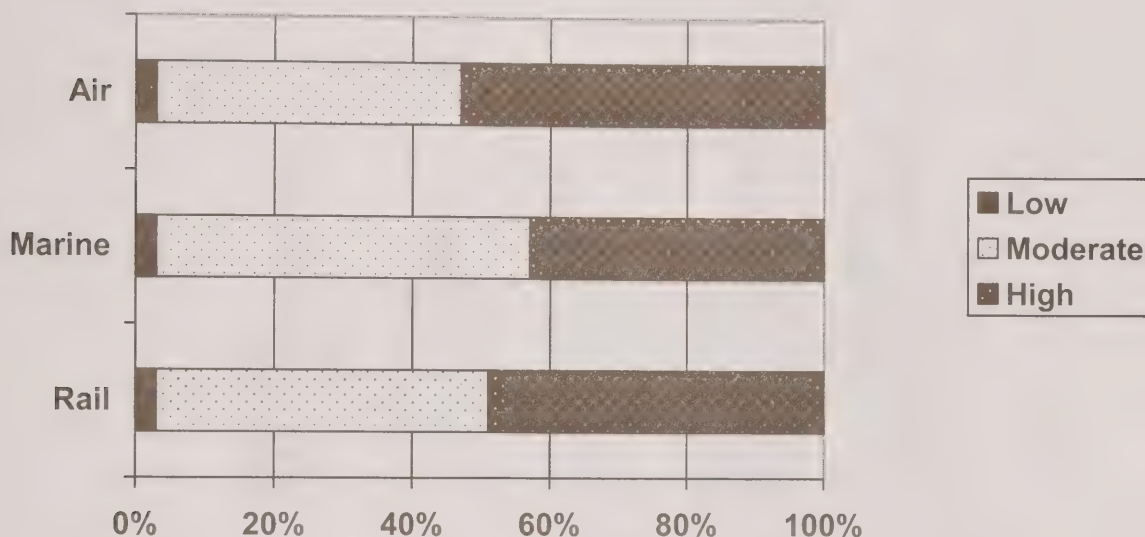
Table 2: Transportation Occurrences by Sector in 2006 Compared to the Previous Five-Year Average (2001-2005)

	Marine	Pipeline	Rail *	Air
Accidents				
2006	467	8	1,144	262
2005	489	5	1,247	258
Five-Year Average	506	15	1,091	275
Fatalities				
2006	18	0	95	52
2005	20	0	103	51
Five-Year Average	25	N/A	96	52
Incidents				
2006	212	63	226	823
2005	227	79	243	822
Five-Year Average	222	52	283	857
* Since April 1, 2005, occurrences on the former BC Rail's network are included in the number of occurrences.				

Despite fluctuations in the number of accidents and incidents reported on an annual basis, the trend over the past 10 years shows a progressive decline in accident rates in all transportation sectors (see the figures for each sector in sections 2.7 to 2.10). Therefore, Canada has one of the safest transportation systems in the world and continues to work diligently to improve it further. These improvements in transportation safety are the result of the combined efforts of many stakeholders including manufacturers, carriers, crews, regulators, and the TSB. All these efforts are also reflected in the results of a survey conducted by EKOS Research Associates in February 2007, which indicated that 97.3 per cent of those Canadians who had an opinion on the subject rated the air, rail and marine transportation systems as moderately or very safe and secure.

Figure 2: Level of Public Confidence in the Safety and Security of the Air, Rail and Marine Travel Modes

How would you rate the safety and security of each of the following modes of transportation?



Nota : Road statistics have been removed from the figure.

Source : EKOS Research Associates Inc., *Rethinking Government 2006*, Wave 4 Report, February 2007.

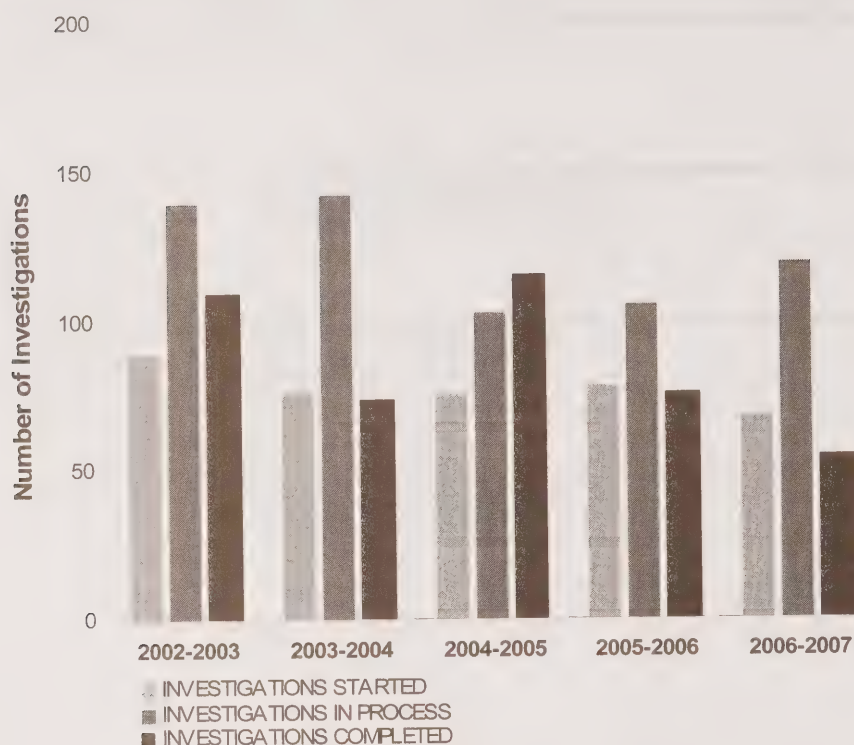
More comprehensive transportation safety information is available on the TSB website at www.tsb.gc.ca or in Chapter 4 of the *Transportation in Canada 2006: Annual Report* published by Transport Canada at www.tc.gc.ca/pol/en/Report_anre2006/Chpt-4e.htm.

2.5 Investigations and Safety Action

All reported occurrences were examined in accordance with the Board's Occurrence Classification Policy to identify those with the greatest potential for advancing transportation safety. Information was entered into the TSB database for historical record, trend analysis and safety deficiency validation purposes. Investigations were undertaken for 68 of the approximately 4,000 occurrences reported to the TSB in fiscal year 2006-2007. In that same period, 57 investigations were completed, compared to 75 in the previous year.* Out of the 57 investigations completed, 44 per cent (25) had started more than two years ago. This backlog was more pronounced in the marine and rail sectors where respectively 78 per cent and 67 per cent of the investigations completed had started more than two years ago.

* Investigations are considered complete after the final report has been issued. See Appendix A for a list of reports released by the TSB in 2006-2007 by sector.

Figure 3: Investigations Started, in Process, and Completed



The number of investigations in process increased to 119 at the end of the fiscal year from 105 at the start. Average time to complete an investigation increased to 573 days in fiscal year 2006-2007 from 464 days in the previous year. Of the 119 investigations in progress at year end, 16 were more than two years old, 36 were between one and two years old, and 67 were less than one year old. The backlog is particularly pronounced in the marine sector, where 68.8 per cent of the investigations in progress were more than two years old.

While overall report timeliness has shown some improvements in recent years, there was a significant increase in 2006-2007. The reduction in the number of investigations completed and the increase in the average time to complete investigations were the result of a combination of factors. The increase in the number of major investigations, a concerted effort to complete older investigations as well as unanticipated management and staff shortages all contributed to this increase. The TSB has recently completed staffing of a number of key positions, including short-term hiring. This should allow it to improve its performance. In addition, the organization will undertake a full review of its operations in 2007-2008 to ensure optimal allocation of available resources for the achievement of its mandate and goals.

Table 3: TSB Productivity by Sector

	Marine		Pipeline		Rail		Air		Total	
	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007
Investigations Started	17	8	2	1	9	18	50	41	78	68
Investigations Completed	12	8	1	1	9	12	53	36	75	57
Average Duration of Completed Investigations (Number of Days)	651	801	922	407	519	598	404	516	464	573
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.										

Overall, the TSB has been successful in identifying safety deficiencies and in reducing risks in the transportation system. TSB investigations result in reports identifying safety deficiencies and, where appropriate, containing recommendations to reduce risks. Over this past year, in all cases where the TSB undertook an investigation, safety deficiencies or contributing factors were identified and communicated. These results reflect careful application of the TSB's Occurrence Classification Policy in deciding whether to investigate, and a thorough implementation of the investigation methodology. This systematic approach ensures that TSB investigation resources are invested in areas with the greatest potential safety payoffs.

In 2006-2007, in addition to investigation reports, the TSB issued a total of 61 safety outputs: 6 recommendations, 32 safety advisories and 23 safety information letters (see Table 4 for a breakdown by sector).

Table 4: Safety Outputs by the TSB

Sector	Recommendations*	Safety Advisories	Safety Information Letters
Marine	0	8	8
Pipeline	0	0	1
Rail	2	8	2
Air	4	16	12
TOTAL	6	32	23
Note: In 2006-2007, a total of 3 marine safety concerns, 3 rail safety concerns and 6 air safety concerns were identified.			

Safety information is also provided informally to key stakeholders throughout the investigation process, permitting them to take immediate safety actions where appropriate. It is common practice for industry and government to take safety actions during the course of TSB investigations. Such safety actions range widely in scope and

* For definitions of terms such as *recommendation*, *safety advisory* and *safety information*, see Appendix C.

importance. Operators will often take immediate remedial action after discussion with TSB investigators (for example, to clear the sight-lines at a railway crossing by trimming bushes and vegetation). Regulators such as Transport Canada and the Federal Aviation Administration in the United States regularly issue mandatory directives requiring inspections and/or component replacement based on the TSB's preliminary findings. In such situations, rather than issuing recommendations, the TSB can then report on the corrective actions already taken by industry and government agencies.

In accordance with the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*, a federal minister who is notified of a TSB recommendation must, within 90 days, advise the Board in writing of any action taken or proposed to be taken in response, or the reasons for not taking action. The Board considers each response, assessing the extent to which the related safety deficiency was addressed. When a recommendation generates responses from within and outside Canada, the Board's assessment is based primarily on the Canadian response. Assessment of industry and government organization responses to recommendations made after January 1, 2005 can be found on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

In response to the Transportation Safety Board's report and recommendations released in February 2006 following a non-fatal engine room fire on the BC Ferries *Queen of Surrey* in British Columbia, Transport Canada today committed to reviewing international marine regulations and standards for fixed fire-extinguishing systems to ensure that future regulations meet or exceed international standards.

"Transport Canada's top priority for Canadian ferries is to develop and maintain regulations that help ensure the safe passage of people and goods," said the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

Source: News Release, No. H032/06, May 9, 2006, Transport Canada

Table 5: Board Assessment of Responses to Recommendations

Responses Received in Fiscal Year 2006-2007	Fully Satisfactory Attention to Safety Deficiency	Satisfactory Intent to Address Safety Deficiency	Attention to Safety Deficiency Satisfactory in Part	Unsatisfactory Attention to Safety Deficiency	To be Assessed	TOTAL
Marine	1	0	2	0	0	3
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	0	0	0	0	2	2
Air	2	3	2	0	3	10
TOTAL	3	3	4	0	5	15

2.6 Communicating Transportation Safety to Canadians and the Transportation Community

One of the central challenges in advancing transportation safety has been convincing the many actors in the industry that change is necessary to lessen the risk. This has led the TSB to adopt a number of tools to convey the findings achieved through investigations. During the past year, the TSB identified a number of safety deficiencies and delivered key safety messages to the public, industry and regulators. As in past years, that approach has proved to be quite effective and continues to be supported to increase effectiveness. In an effort to improve the uptake of its recommendations, the TSB has begun to target its safety messages to narrower and more specialized audiences who are in a position to act directly. The Outreach Program was developed to promote safety where specific departments, elected officials and industry leaders have an important role to play. To that end, the TSB has identified the need to become more active with its Outreach Program and is striving to increase the number of outreach opportunities that are undertaken each year by the Chair, Board members, senior executives and staff. We anticipate that this effort will be rewarded in years to come as we expand the reach of our messages and the safety of Canada's transportation system continues to improve.

In June 2006, a new Executive Director of the TSB was appointed. One of his first challenges was to meet with representatives from the transportation industry and other interested parties. Over four months, the Executive Director met with various airline companies, rail operators, manufacturers, transportation associations, airport authorities, and medical examiners. He made a presentation to the Railway Association of Canada and attended a number of safety association meetings and conferences.

TSB staff and Board members also participated in various conferences and technical meetings pertinent to transportation safety to keep abreast of technological change and to make presentations on safety issues of particular interest to the audiences. To complement these meetings, the TSB wrote and distributed technical and feature articles that have been published in specialized magazines. In these ways, the TSB has taken advantage of various forums as opportunities to share lessons learned from its investigations.

The TSB published 57 investigation reports in 2006-2007, as well as monthly and annual statistical reports, and continues to maintain a proactive approach to the dissemination of information. Pertinent information is made readily available to industry, next-of-kin, the media and the public throughout the investigation process. Investigators are encouraged to maintain a dialogue with key stakeholders, including the early communication of safety issues that arise during investigations. The TSB tries to satisfy both the public and the media's expectation for up-to-date factual information. In 2006-2007, 631 subscribers joined its website for a total of 2,065 subscribers, and the TSB responded to 749 information requests received through its website and 643 media calls, not including those inquiries handled at an accident site or at a report release news conference. The

TSB attended 3 outreach events, held 6 news conferences and issued 19 news releases. The TSB Macro-Analysis Division responded to 370 requests for complex transportation occurrence database information.

The TSB also uses its website to increase awareness of safety issues and other transportation safety information. The TSB website (www.tsb.gc.ca) received an average of more than 92,930 daily hits and 6,409 daily visits, a 32 per cent increase in daily visits over the previous year. The visitors are Canadians and people from all around the world. This increased traffic over the years, shown in Table 6 below, can partly be attributed to the media coverage given to certain accidents, the press releases issued by the TSB, the ease of access to the site and the vast amount of information found there. Although it is difficult to measure the results of TSB activity in this area, tangible signs continue to point toward a certain degree of effectiveness in achieving the desired outcome. Stakeholders and the media make use of TSB safety messages in their activities. There is a sustained level of interest, both in Canada and around the world, in TSB techniques and methodologies.

Table 6: Number of Requests for Information Received by the TSB

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Website:				
• Daily hits	49,000	51,000	86,700	92,930
• Daily visits	1,860	2,300	4,870	6,409
• Requests for information	1,357	1,289	1,284	749
Media calls	424	528	431	643
Requests for complex database information	632	602	593	370

2.7 Marine Sector

2.7.1 Annual Statistics

In all, 467 marine accidents were reported to the TSB in 2006, a 4 per cent decrease from the 2005 total of 489 and an 8 per cent decrease from the 2001-2005 average of 506. Marine fatalities totalled 18 in 2006, down from both the 2005 total of 20 and the 2001-2005 average of 25.

Shipping accidents, which comprised 90 per cent of marine accidents, reached a 30-year low of 419 in 2006, down from 444 in 2005 and from the five-year average of 455. Nearly half of all vessels involved in shipping accidents were fishing vessels. Accidents to persons aboard ship, which include falls, electrocution, and other types of injuries requiring hospitalization, totalled 48 in 2006, a 7 per cent increase from the 2005 total of 45 but a 6 per cent decrease from the five-year average of 51.

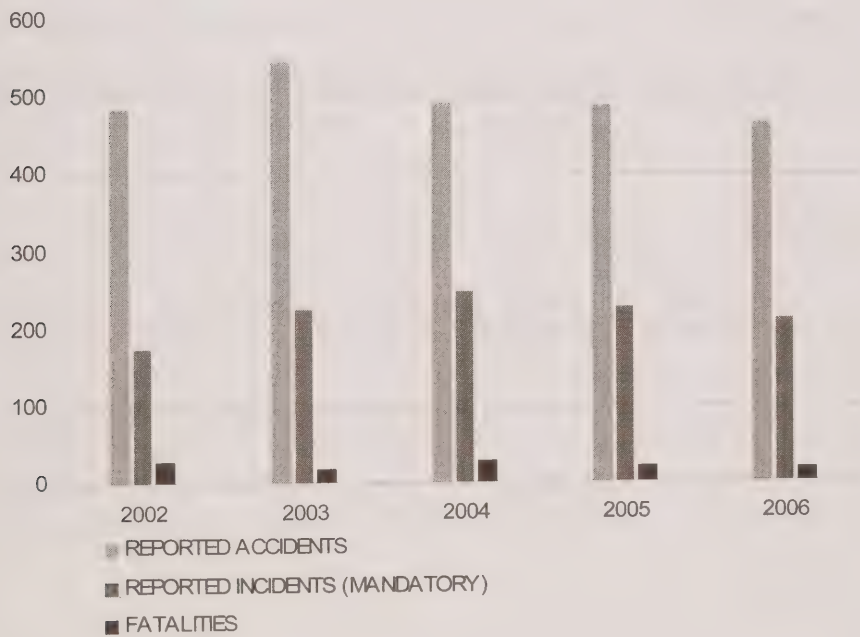
Marine activity for Canadian commercial non-fishing vessels (excluding passenger vessels and cruise ships) increased by 1 per cent from the 2001-2005 average, resulting in a 7 per cent decrease in the accident rate from 3.6 to 3.3 accidents per 1,000 movements. Although marine activity for foreign commercial non-fishing vessels remained relatively unchanged compared to the 2001-2005 average, accidents increased, yielding an 11 per cent increase in the accident rate from 1.6 to 1.8 accidents per 1,000 movements.

In 2006, shipping accidents resulted in 12 fatalities, down from 13 in 2005 and the five-year average of 16. Accidents aboard ship resulted in 6 fatalities, down 1 from the 2005 total and down 3 from the five-year average.

Thirty-one vessels were reported lost in 2006, up from the 2005 total of 26 but down from the five-year average of 34.

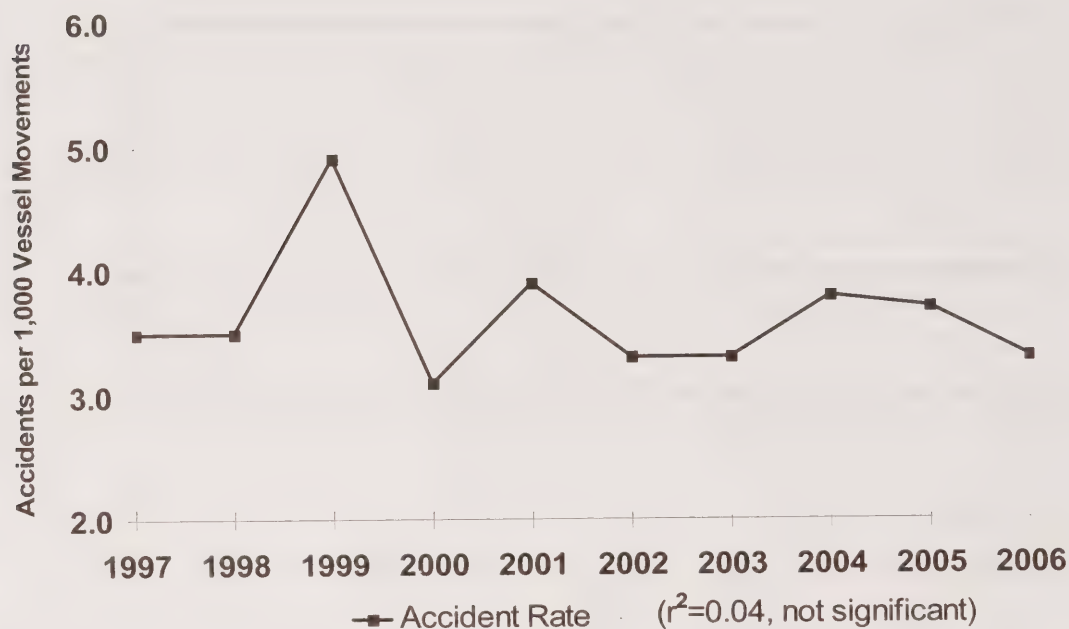
In 2006, 212 marine incidents were reported to the TSB in accordance with the mandatory reporting requirements. This represents a 7 per cent decrease from the 2005 total of 227 and a 5 per cent decrease from the five-year average of 222.

Figure 4: Marine Occurrences and Fatalities



One indicator of marine safety in Canada is the Canadian-flag shipping accident rate. This accident rate has decreased from 3.7 accidents per 1,000 movements in 2005 to 3.3 in 2006. No significant statistical trend was found.

Figure 5: Canadian-Flag Shipping Accident Rates



2.7.2 Investigations

In 2006-2007, 8 marine investigations were started and 8 investigations were completed. This represents a decrease (from 12 to 8) in the number of investigations completed compared to 2005-2006. The decrease is still linked to the delay in staffing vacant positions. The average duration of completed investigations increased to 801 days, compared to 651 days the year before and an average of 797 days between 2002-2003 and 2005-2006. This is attributable to concerted efforts to complete older investigations. A complete list of all marine reports released in 2006-2007 can be found in Appendix A.

Table 7: Marine Productivity

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Investigations Started	13	14	16	17	8
Investigations Completed	15	18	21	12	8
Average Duration of Completed Investigations (Number of Days)	703	953	881	651	801
Recommendations	5	7	4	6	0
Safety Advisories	7	6	9	5	8
Safety Information Letters	14	11	8	8	8
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

2.7.3 Link to Resources Utilized

Table 8 shows the net costs of marine investigations for Canadians. Net costs increased over the previous fiscal year. The average net cost per completed investigation increased by 62.5 per cent due to various factors, including the costs of the operations undertaken during the large-scale investigation of the sinking of the *Queen of the North* ferry off the coast of Prince Rupert, British Columbia, as well as overtime worked to compensate for a lack of investigators. The average duration of completed investigations also increased, and the number of investigations undertaken and completed by investigator decreased over 2005-2006 by 53 per cent and 34 per cent respectively. This is also attributable to the ongoing complex investigation and a decision to limit the number of new investigations in this sector until the backlog has been dealt with.

Table 8: Marine Resources

	2005-2006		2006-2007	
	FTEs	In thousands of dollars	FTEs	In thousands of dollars
Actual Costs – Marine	22.9	2,797	22.9	3,130
Internal Professional and Communication Service Costs	17.7	1,823	16.1	1,840
Corporate Services Costs	10.7	1,196	10.3	1,343
Contributions to Employee Benefit Plans		781		782
Services Received Without Charge		696		808
Net Cost of Investigations	51.3	7,294	49.3	7,904
Indicators	2005-2006		2006-2007	
Number of Investigators	20.4		20.6	
Average Net Cost per Investigation Completed	\$607,820		\$987,946	
Investigations Started by Investigator	0.83		0.39	
Investigations Completed by Investigator	0.59		0.44	

2.7.4 Safety Actions Taken

No marine safety recommendations were issued in 2006-2007.

The Marine Branch assessed responses to 3 recommendations issued in 2005-2006 (details can be found in Appendix B) and reassessed responses to 42 published recommendations issued in previous years. With Board approval, 9 recommendations went from active to inactive status and 33 recommendations remained active. The Board's reassessments were communicated to the appropriate change agent(s) for information and action.

2.7.4.1 Other Marine Safety Actions

BC Ferries implemented additional procedures to ensure that bridge officers and quartermasters are familiarized with new bridge equipment. TSB Marine Safety Advisory 07/06 on the adequacy of crew familiarization with equipment was sent to BC Ferries following the sinking of the ferry *Queen of the North* (TSB Occurrence M06W0052).

BC Ferries implemented a new procedure for establishing passenger manifests to ensure that the passengers on board its vessels on northern routes are accurately reflected in the passenger manifests maintained ashore. TSB Marine Safety Advisory 09/06 on the adequacy of current guidelines for creating ferry passenger manifests was sent to Transport Canada (TC) and copied to BC Ferries following the sinking of the ferry *Queen of the North* (TSB Occurrence M06W0052).

TC met with industry and government representatives to discuss updating current port procedures for the handling of dangerous cargo at the Port of Saguenay, Quebec. A small explosion had occurred on board a vessel unloading a cargo of explosives (TSB Occurrence M06L0045). TC decided to deploy an inspector to the site when notified of a shipment of dangerous cargo at the port. Also, TC informed the Swedish and German port authorities involved (where the vessel was loaded) of the incident and of the handling and loading of the cargo at the port of loading. TSB Marine Safety Advisory 08/06 on the inadequate explosive cargo handling practices was sent to TC and the Port of Saguenay.

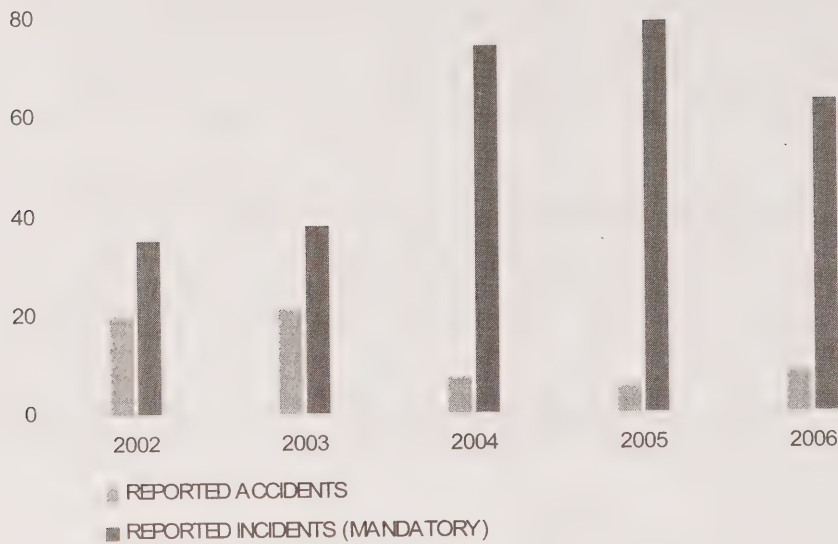
2.8 Pipeline Sector

2.8.1 Annual Statistics

In 2006, 8 pipeline accidents were reported to the TSB, up from the 2005 total of 5 but down from the 2001-2005 average of 15. Pipeline activity is estimated to have increased by 2 per cent from the previous year. The last fatal pipeline accident in the portion of the industry under federal jurisdiction occurred in 1988, and the last accident involving serious injury occurred in 2000.

In 2006, 63 pipeline incidents were reported to the TSB in accordance with the mandatory reporting requirements, down from 79 in 2005 but up from the five-year average of 52. In all, 88 per cent of those incidents involved uncontained or uncontrolled release of small quantities of gas, oil and high-vapour-pressure products.

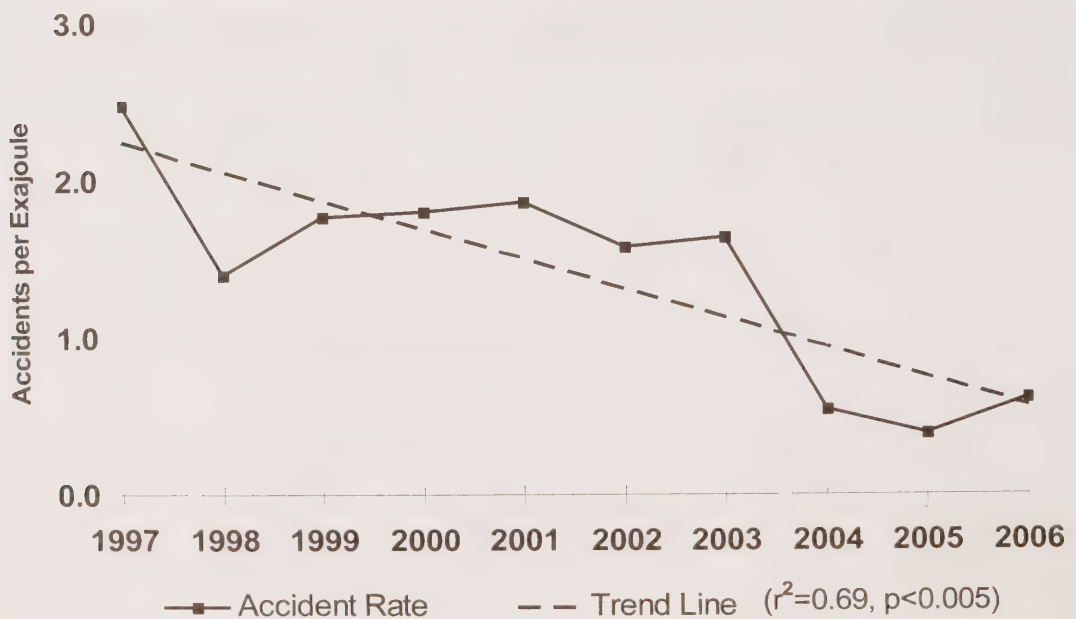
Figure 6: Pipeline Occurrences



* No pipeline fatality has been reported since 1988.

One indicator of pipeline transportation safety in Canada is the pipeline accident rate. This rate increased to 0.6 pipeline accidents per exajoule in 2006, up from 0.4 in 2005 but down from the 2001-2005 average of 1.2. The trend line indicates a clear downward direction.

Figure 7: Pipeline Accident Rates



2.8.2 Investigations

In 2006-2007, one pipeline investigation was started and one investigation was completed. The completed investigation required 407 days, a significant decrease from the 922 days required in 2005-2006 (the latter was a very complex investigation that required a high degree of effort to gather and analyze the data). Details regarding the pipeline report released in 2006-2007 can be found in Appendix A.

Table 9: Pipeline Productivity

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Investigations Started	2	0	0	2	1
Investigations Completed	2	0	2	1	1
Average Duration of Completed Investigations (Number of Days)	410	0	1,081	922	407
Recommendations	0	0	0	0	0
Safety Advisories	0	0	0	0	0
Safety Information Letters	1	0	0	0	1
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

2.8.3 Link to Resources Utilized

Table 10 provides a picture of the net cost to Canadians of pipeline investigations. The net cost of pipeline investigations increased slightly compared to 2005-2006. One investigation was started and one was completed during the year.

Table 10: Pipeline Resources

	2005-2006		2006-2007	
	FTEs	In thousands of dollars	FTEs	In thousands of dollars
Actual Costs – Pipeline	2.0	203	2.0	216
Internal Professional and Communication Service Costs	1.5	133	1.4	127
Corporate Services Costs	0.9	87	0.9	93
Contributions to Employee Benefit Plans		57		54
Services Received Without Charge		51		56
Net Cost of Investigations	4.4	531	4.3	545
Indicators	2005-2006		2006-2007	
Number of Investigators	1.8		2.0	
Average Net Cost per Investigation Completed	\$530,584		\$545,422	
Investigations Started by Investigator	1.11		0.5	
Investigations Completed by Investigator	0.56		0.5	

2.8.4 Safety Actions Taken

No pipeline safety recommendations were issued in 2006-2007.

2.8.4.1 Other Pipeline Safety Actions

In response to the Pipeline Safety Information letter, the National Energy Board issued a Safety Advisory to all companies under its jurisdiction, as well as to the Canadian Energy Pipeline Association, the Canadian Association of Petroleum Producers and provincial regulators. The Safety Advisory outlined safety issues related to potential employee injury from ejection of pipeline pigs that have been lodged in receiving traps. Additionally, it itemized actions for organizations to take to address that risk in the future.

2.9 Rail Sector

2.9.1 Annual Statistics

A total of 1,144 rail accidents were reported to the TSB in 2006, an 8 per cent decrease from the 2005 total of 1,247 but a 5 per cent increase from the 2001-2005 average of 1,091. Rail activity is estimated to be comparable to 2005 and to have increased by 4 per cent over the five-year average. The accident rate decreased to 11.9 accidents per million train-miles in 2006, compared to 13.0 in 2005 and the five-year average rate of 11.9. Rail-related fatalities totalled 95 in 2006, compared to 103 in 2005 and the five-year average of 96.

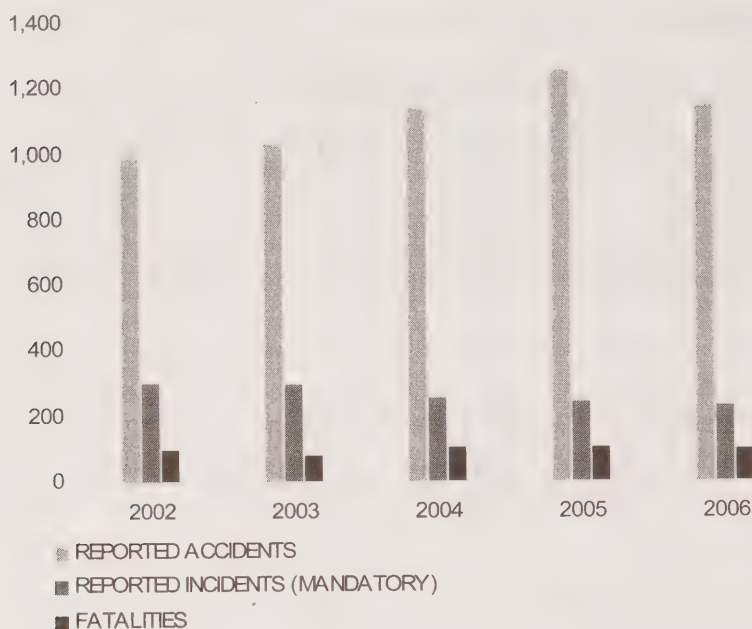
Three main-track collisions occurred in 2006, compared to six in 2005 and the five-year average of six. In 2006, there were 133 main-track derailments, a decrease of 31 per cent from the 2005 total of 194 and 10 per cent from the five-year average of 148. Non-main-track derailments decreased to 480 in 2006 from 540 in 2005, but increased from the five-year average of 422.

In 2006, crossing accidents decreased to 248 from the 2005 total of 269 and from the five-year average of 260. Crossing-related fatalities numbered 28, down from 37 in 2005 and the five-year average of 35. Trespasser accidents decreased by 8 per cent to 59 in 2006 from 64 in 2005, but increased by 4 per cent over the five-year average of 57. With a total of 94 fatalities in 2006, trespasser accidents continue to account for the majority of rail fatalities.

In 2006, 181 rail accidents involved dangerous goods (this also includes crossing accidents in which the motor vehicle is carrying a dangerous good), down from 214 in 2005 and from the five-year average of 215. Three of these accidents resulted in a release of product.

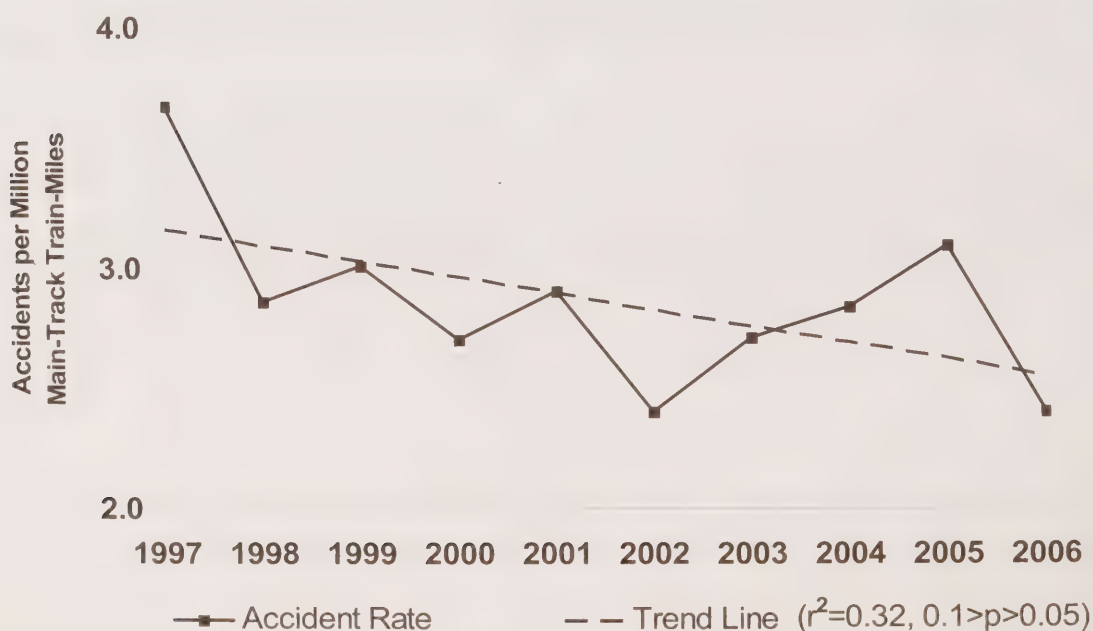
In 2006, rail incidents reported to the TSB in accordance with the mandatory reporting requirements reached a 24-year low of 226, down from 243 in 2005 and the five-year average of 283. For the first time, movements exceeding limits of authority incidents (101) comprised the largest proportion of the 226 reportable incidents, surpassing dangerous goods leaker incidents (86).

Figure 8: Rail Occurrences and Fatalities



One indicator of rail transportation safety in Canada is the main-track accident rate. This rate decreased from 3.1 accidents per million main-track train-miles in 2005 to 2.4 in 2006. Over the past 10 years, the downward trend approaches statistical significance.

Figure 9: Main-Track Accident Rates



2.9.2 Investigations

A total of 18 rail investigations were undertaken in 2006-2007 compared to 9 the previous year. The number of investigations completed also slightly increased from 9 to 12 this fiscal year. The average duration of completed investigations increased to 598 days compared to 519 days the year before. A complete list of all rail reports released in 2006-2007 can be found in Appendix A.

Table 11: Rail Productivity

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Investigations Started	18	14	14	9	18
Investigations Completed	22	15	25	9	12
Average Duration of Completed Investigations (Number of Days)	755	894	618	519	598
Recommendations	5	4	3	0	2
Safety Advisories	6	7	6	9	8
Safety Information Letters	9	11	10	8	2
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

2.9.3 Link to Resources Utilized

Table 12 provides a picture of the net cost to Canadians of rail investigations. The net cost of rail investigations increased slightly compared to the previous year. The average net cost per investigation completed decreased by 22.4 per cent compared to the previous year. The number of investigations started by investigator doubled and the number of investigations completed by investigator increased by 42 per cent. These differences can be attributed to the fact that many of the investigations completed were started in previous years.

Table 12: Rail Resources

	2005-2006		2006-2007	
	FTEs	In thousands of dollars	FTEs	In thousands of dollars
Actual Costs – Rail	22.7	2,652	22.1	2,834
Internal Professional and Communication Service Costs	17.5	1,728	15.5	1,666
Corporate Services Costs	10.6	1,134	13.0	1,216
Contributions to Employee Benefit Plans		741		708
Services Received Without Charge		660		732
Net Cost of Investigations	50.8	6,916	50.6	7,156
Indicators	2005-2006		2006-2007	
Number of Investigators	20.0		18.95	
Average Net Cost per Investigation Completed	\$768,444		\$596,345	
Investigations Started by Investigator	0.45		0.95	
Investigations Completed by Investigator	0.45		0.64	

2.9.4 Safety Actions Taken

Two rail safety recommendations were issued in 2006-2007.

The Rail Branch reassessed responses to 118 recommendations issued in previous years. With Board approval, 29 recommendations went from active to inactive status and 23 recommendations remained active. The Board's reassessments were communicated to the appropriate change agent(s) for information and action.

2.9.4.1 Rail Recommendations Issued in 2006-2007

Main-Track Derailment, Canadian Pacific Railway Train, Whitby, Ontario, 14 January 2004	
Report No. R04T0008	
RECOMMENDATION	R06-01 The Department of Transport work with the Railway Association of Canada to implement rail traffic control protocols and training that will recognize periods of high workload and make safety paramount.
RESPONSE	Transport Canada (TC) agrees in principle with the recommendation and will work with the industry in the context of this recommendation and other related regulatory initiatives.
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	To be reported next fiscal year
BOARD ASSESSMENT RATING	Pending

Pedestrian Fatality, Canadian National Train, Brockville, Ontario, 17 February 2005	
Report No. R05T0030	
RECOMMENDATION	R06-02 The Department of Transport assess the risk to pedestrians at all multi-track main-line crossings, make its assessment public and implement a program, in conjunction with stakeholders, to mitigate the risk of second-train pedestrian accidents.
RESPONSE	TC disagrees with the recommendation, challenging the analysis and describing various initiatives taken at many locations. TC must balance a multitude of competing interests when determining how to improve rail safety.
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	To be reported next fiscal year
BOARD ASSESSMENT RATING	Pending

2.9.4.2 Other Rail Safety Actions

In response to Rail Safety Advisory 03/06 (TSB Occurrence R06T0022), Canadian National (CN) and Canadian Pacific Railway (CPR) accelerated the inspection and removal from service of certain wheel sets that had been identified as having a risk for developing a loose wheel condition.

In response to Rail Safety Advisory 06/06 (TSB Occurrence R06V0136), CN took action with a “blitz” campaign to test locomotive check valves, and defective valves were replaced. Additionally, the mandatory replacement frequency for these valves was increased.

In response to two other Rail Safety Advisories (07/06 and 08/06) concerning TSB Occurrence R06V0183, Transport Canada (TC) issued two Notices under Section 31 of the *Railway Safety Act* to the White Pass & Yukon Route railway on 12 separate operational/equipment issues requiring explanations on how the issues would be resolved.

In response to a Rail Safety Information letter (02/06), CPR took action to ensure that emergency response communications protocols between the Ontario Provincial Police and the company were enhanced and that training procedures were developed and communicated.

In response to Rail Safety Information letter 03/06 (TSB Occurrence R05C0082), TC indicated that future audits will put more emphasis on locomotive side bearing clearance and bolster bowl liner condition.

In response to Rail Safety Information letter 04/06 (TSB Occurrence R05C0082), TC indicated that future inspections and audits will put more emphasis on the inspection of locomotive truck bolster stops.

2.10 Air Sector

2.10.1 Annual Statistics

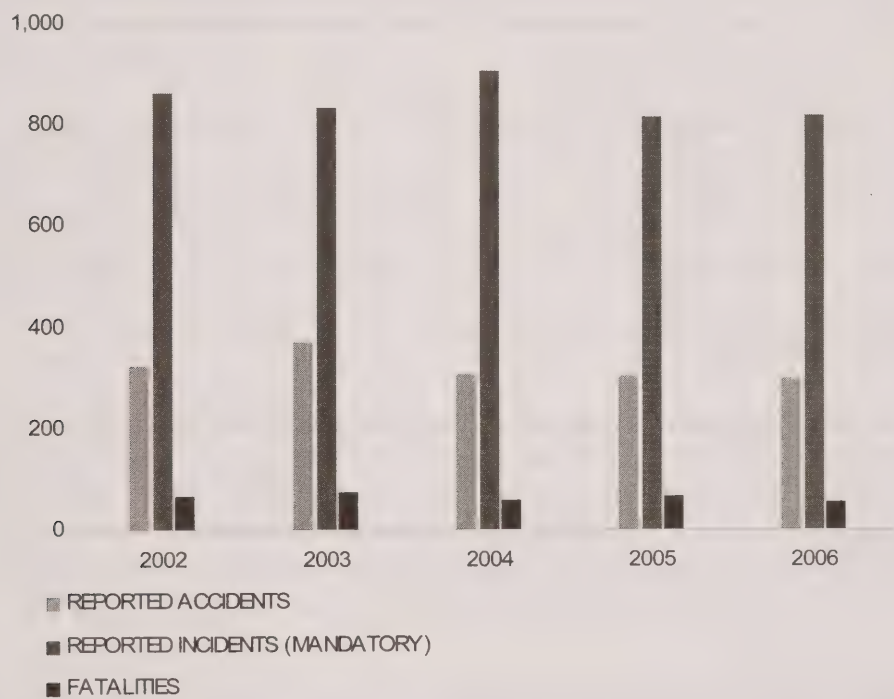
Canadian-registered aircraft, other than ultralights, were involved in 262 reported accidents in 2006, a 2 per cent increase from the 2005 total of 258 but a 5 per cent decrease from the 2001-2005 average of 275. The estimate of flying activity for 2006 is 4,161,000 hours, yielding an accident rate of 6.2 accidents per 100,000 flying hours, unchanged from the 2005 rate but down from the five-year rate of 7.1. Canadian-registered aircraft, other than ultralights, were involved in 31 fatal occurrences with 52 fatalities in 2006, comparable to the 34 fatal occurrences with 51 fatalities in 2005 and the five-year average of 31 fatal occurrences with 52 fatalities. A total of 15 fatal occurrences involved commercial aircraft (6 aeroplanes and 9 helicopters), and 12 of the remaining 16 fatal occurrences involved privately operated aeroplanes.

The number of accidents involving ultralights decreased to 27 in 2006 from 31 in 2005, and the number of fatal accidents decreased substantially to 1 in 2006 from 5 in 2005.

The number of foreign-registered aircraft accidents in Canada decreased to 14 in 2006 from 18 in 2005. Fatal accidents decreased to 2 in 2006 from 6 in 2005.

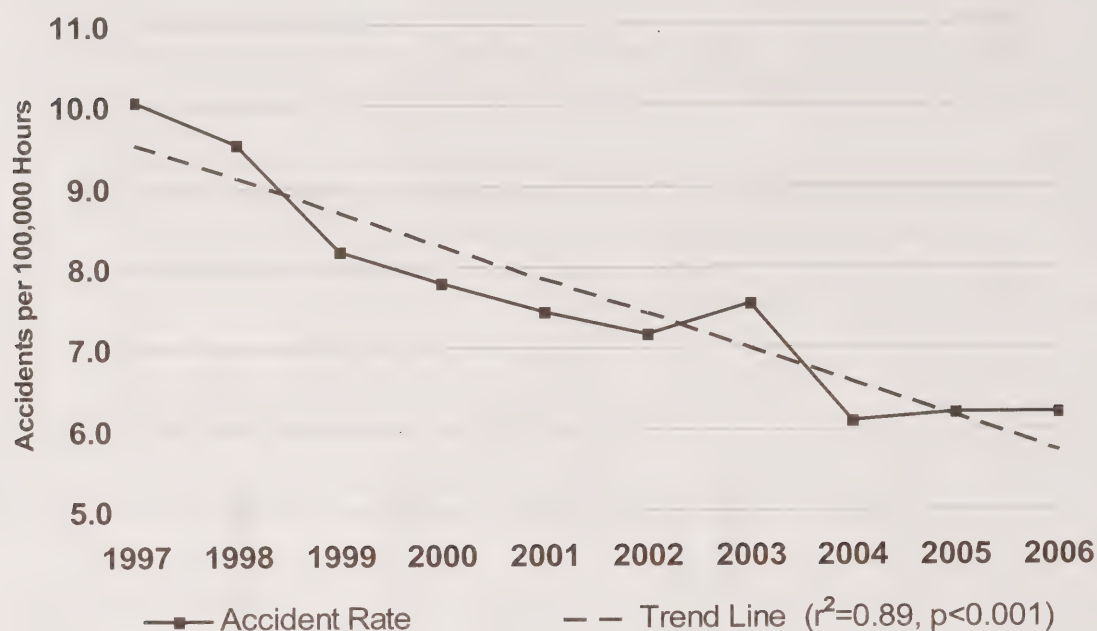
In 2006, a total of 823 incidents were reported to the TSB in accordance with the mandatory reporting requirements. This is comparable to the 2005 total of 822 and is a 4 per cent decrease from the 2001-2005 average of 857.

Figure 10: Air Occurrences and Fatalities



One indicator of air transportation safety in Canada is the accident rate for Canadian-registered aircraft. In 2006, this rate remained unchanged from the 2005 rate of 6.2 accidents per 100,000 hours, but was below the five-year average of 7.1. The trend line also shows a downward direction over the past 10 years.

Figure 11: Canadian-Registered Aircraft Accident Rates



2.10.2 Investigations

A total of 41 air investigations were started in 2006-2007 and 36 investigations were completed. This represents a decrease in the number of investigations started compared to the previous year (50) and in the number of investigations completed (53). The average duration of completed investigations increased to 516 days, compared to 404 days the year before. This is attributable to concentrated efforts to complete older investigations. A complete list of all air reports released in 2006-2007 can be found in Appendix A.

Table 13: Air Productivity

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Investigations Started	56	47	44	50	41
Investigations Completed	70	40	67	53	36
Average Duration of Completed Investigations (Number of Days)	494	485	524	404	516
Recommendations	17	0	4	6	4
Safety Advisories	13	9	9	7	16
Safety Information Letters	6	8	6	5	12
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

2.10.3 Link to Resources Utilized

Table 14 provides a picture of the net cost to Canadians of air investigations. Compared to the previous year, the net cost of investigations decreased slightly. However, the average net cost per investigation completed increased by 39.3 per cent because of the scope of the investigations conducted in Canada, as well as the increased costs associated with supporting foreign investigations involving Canadian-certified operators and products. The number of investigations started and completed per investigator decreased respectively by 21.7 per cent and 35 per cent.

Table 14: Air Resources

	2005-2006		2006-2007	
	FTEs	In thousands of dollars	FTEs	In thousands of dollars
Actual Costs – Air	56.9	7,617	58.1	7,444
Internal Professional and Communication Service Costs	43.8	4,963	40.8	4,377
Corporate Services Costs	26.5	3,258	26.1	3,194
Contributions to Employee Benefit Plans		2,128		1,859
Services Received Without Charge		1,896		1,922
Net Cost of Investigations	127.2	19,861	125.1	18,797
Indicators	2005-2006		2006-2007	
Number of Investigators	51.7		54.0	
Average Net Cost per Investigation Completed	\$374,741		\$522,135	
Investigations Started by Investigator	0.97		0.76	
Investigations Completed by Investigator	1.03		0.67	

2.10.4 Safety Actions Taken

Four air safety recommendations were issued in 2006-2007. One response was assessed as Satisfactory Intent, and initial assessments are pending for the other three.

The Air Branch assessed responses to 6 recommendations issued in 2005-2006 (details can be found in Appendix B) and reassessed responses to 35 recommendations issued in previous years. With Board approval, 7 recommendations went from active to inactive

status. At the end of fiscal year 2006-2007, there were 37 active recommendations. The Board's reassessments were communicated to the appropriate change agent(s) for information and action.

2.10.4.1 Air Recommendations Issued in 2006-2007

Reduced Power at Take-off and Collision with Terrain, MK Airlines Limited, Boeing 747-422SF, Halifax International Airport, Nova Scotia, 14 October 2004	
Report No. A04H0004	
RECOMMENDATION	A06-07 <p>The Department of Transport, in conjunction with the International Civil Aviation Organization, the Federal Aviation Administration, the European Aviation Safety Agency, and other regulatory organizations, establish a requirement for transport category aircraft to be equipped with a take-off performance monitoring system that would provide flight crews with an accurate and timely indication of inadequate take-off performance.</p>
RESPONSE	<p>Transport Canada (TC) agrees that, if a take-off performance monitoring system (TPMS) could be designed to function as intended, it could provide a significant safety benefit. However, TC believes that, in order for civil aviation authorities to establish a requirement for aircraft to be equipped with a TPMS, an acceptable system would have to exist. TC is not aware of any certified system that is available at this time to meet this recommendation.</p> <p>TC states that it is conceivable that such a system could be designed with current technology. However, a significant effort would be required by private industry and researchers to establish appropriate design criteria, to perform detailed design and system development, and then to conduct significant testing to ensure high reliability before acceptance. In addition, design criteria and standards would also require harmonization with other civil aviation authorities.</p> <p>TC's letter also states that, at this time, TC cannot establish a requirement for aircraft to be equipped with a TPMS but will revisit this issue when a certifiable product is developed.</p>

**Reduced Power at Take-off and Collision with Terrain, MK Airlines Limited,
Boeing 747-422SF, Halifax International Airport, Nova Scotia, 14 October 2004**

Report No. A04H0004

BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	In its response, TC states that it cannot establish a requirement for a TPMS because it does not know of any certified system available to the industry. However, TC notes TSB's suggestion that research into TPMS technology would be beneficial and consequently has formed a cross-disciplinary project team to look into this subject. TC describes what work has already been accomplished by the project team and outlines details of its action plan, which includes establishing what remains to be done before a certifiable TPMS could be made available, consulting with industry to gauge their interest in a TPMS solution, and working with industry to bring about a certifiable system. Additionally, TC invites TSB's participation in its preliminary research project team.
BOARD ASSESSMENT RATING	Satisfactory Intent

**Post-Impact Fires Resulting from Small-Aircraft Accidents,
Safety Issues Investigation**

Report No. SII A05-01

RECOMMENDATION	A06-08 Transport Canada, together with the Federal Aviation Administration and other foreign regulators, revise the cost-benefit analysis for Notice of Proposed Rule Making 85-7A using Canadian post-impact fire statistics and current value of statistical life rates, and with consideration to the newest advances in post-impact fire prevention technology.
RESPONSE	Under review
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	To be reported next fiscal year
BOARD ASSESSMENT RATING	Pending

**Post-Impact Fires Resulting from Small-Aircraft Accidents,
Safety Issues Investigation**

Report No. SII A05-01

RECOMMENDATION	A06-09 To reduce the number of post-impact fires in impact-survivable accidents involving new production aeroplanes weighing less than 5700 kg, Transport Canada, the Federal Aviation Administration, and other foreign regulators include in new aeroplane type design standards: <ul style="list-style-type: none">- methods to reduce the risk of hot items becoming ignition sources;- technology designed to inert the battery and electrical systems at impact to eliminate high-temperature electrical arcing as a potential ignition source;- requirements for protective or sacrificial insulating materials in locations that are vulnerable to friction heating and sparking during accidents to eliminate friction sparking as a potential ignition source;- requirements for fuel system crashworthiness;- requirements for fuel tanks to be located as far as possible from the occupied areas of the aircraft and for fuel lines to be routed outside the occupied areas of the aircraft to increase the distance between the occupants and the fuel; and- improved standards for exits, restraint systems, and seats to enhance survivability and opportunities for occupant escape.
RESPONSE	Under review
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	To be reported next fiscal year
BOARD ASSESSMENT RATING	Pending

**Post-Impact Fires Resulting from Small-Aircraft Accidents,
Safety Issues Investigation**

Report No. SII A05-01

RECOMMENDATION	A06-10 To reduce the number of post-impact fires in impact-survivable accidents involving existing production aircraft weighing less than 5700 kg, Transport Canada, the Federal Aviation Administration, and other foreign regulators conduct risk assessments to determine the feasibility of retrofitting aircraft with the following: <ul style="list-style-type: none">- selected technology to eliminate hot items as a potential ignition source;- technology designed to inert the battery and electrical systems at impact to eliminate high-temperature electrical arcing as a potential ignition source;- protective or sacrificial insulating materials in locations that are vulnerable to friction heating and sparking during accidents to eliminate friction sparking as a potential ignition source; and- selected fuel system crashworthiness components that retain fuel.
RESPONSE	Under review
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	To be reported next fiscal year
BOARD ASSESSMENT RATING	Pending

2.10.4.2 Other Air Safety Actions

As a result of Recommendation A04-02 from investigation A04H0001, Transport Canada (TC) re-evaluated the standard weights for passengers and carry-on baggage and adjusted them for all aircraft to reflect current realities. The Federal Aviation Administration (FAA) issued Airworthiness Directive (AD) 2005-07-01 for the Cessna 208 and 208B aircraft. This AD was issued as a result of several accidents and incidents involving Cessna 208 and 208B operating in icing conditions, including this occurrence. The purpose of the AD was to ensure that pilots have enough information to prevent loss of control of the aircraft while in flight during icing conditions.

Following the receipt of TSB Safety Advisory A040058, generated by TSB investigation A04H0004, TC advised that it was developing and would soon dispatch a Commercial and Business Aviation Advisory letter concerning the need for accurate aircraft load control. As well, as a result of TSB Safety Advisory A040059 on erroneous runway slope information, TC sent an Aerodrome Safety Urgent Bulletin to airports and registered aerodromes reminding them of the need to verify published data.

During a TSB risk of collision investigation (A04Q0089), NAV CANADA undertook a major rewrite of the basic visual flight rules air traffic control training course delivered at its training facility and implemented the new curriculum. Emergency procedures are taught in instructor-led classroom activities that include the associated phraseology. Non-compliance situations by a pilot are taught in the classroom, and are practised in a number of exercises in the dynamic 360-degree airport simulator throughout the course.

During the progress of a TSB investigation into a risk of collision incident at Vancouver International Airport, British Columbia (A04P0397), the Vancouver International Airport tower manager issued an Operations Bulletin to remind controllers to adhere to the *Air Traffic Control Manual of Operations* (ATC MANOPS) direction to state the name of the intersection or taxiway when issuing taxi to position instructions or take-off clearances from an intersection. NAV CANADA proposed an amendment to Section RAC 4.2.8 of the *Aeronautical Information Manual* (AIM), which would recommend that pilots include their location with the runway number when requesting take-off clearance.

Pursuant to Safety Advisory A050012 (A05Q0024), TC indicated that it would examine the possibility of adding information on the level of runway certification to the Canada Flight Supplement, which would provide more information and details to pilots regarding any change to the certification status of a given runway.

Following occurrence investigation A05O0112 and the subsequent audit by TC, Rapid Aircraft Repair Inc. hired a Director of Quality Assurance and designated this person as the person responsible for maintenance. The company amended its Quality Assurance Program to ensure closer scrutiny in all aspects of maintenance than was previously possible; implemented a process for regular discussions on process control; implemented

the process of a full-control travel check before disassembly; implemented additional training on human factors, improving the reporting of potential problems; and began implementing a safety management system.

Following the commencement of an investigation concerning an inadvertent stick shaker at high altitude (A05W0109), Bombardier Aerospace issued a message to all operators of the CRJ705/900 variants of the CL-65 emphasizing that flight operations should not be conducted below minimum drag speed as defined in the General Speed Section of the Flight Planning Cruise Control Manual for the aircraft type. Air Canada Jazz introduced a nine-module “High Altitude and High Speed Training” program for all CRJ705 pilots. TC published Commercial and Business Aviation Advisory Circular 0247 providing guidance and recommendations to operators for stall recovery training and checking, with the goal of ensuring that flight crews recognize early indications of an approach to a stall and apply the appropriate recovery actions to prevent an aeroplane from entering a stall or upset.

Following a power loss and collision with terrain investigation (A05O0125), the aircraft kit manufacturer posted aircraft information to the technical website used by international owners describing the dangers of using a particular stick grip to actuate trim and flaps.

As a result of TSB investigation A05O0147 (collision with water), the TSB determined that the pilot was able to manoeuvre into the right seat after the aircraft became inverted, but was unable to exit the aircraft. TC undertook a risk assessment, “Egress from Submerged Floatplanes,” to identify the risks related to egress from submerged seaplanes and to identify the most effective means of mitigating those risks.

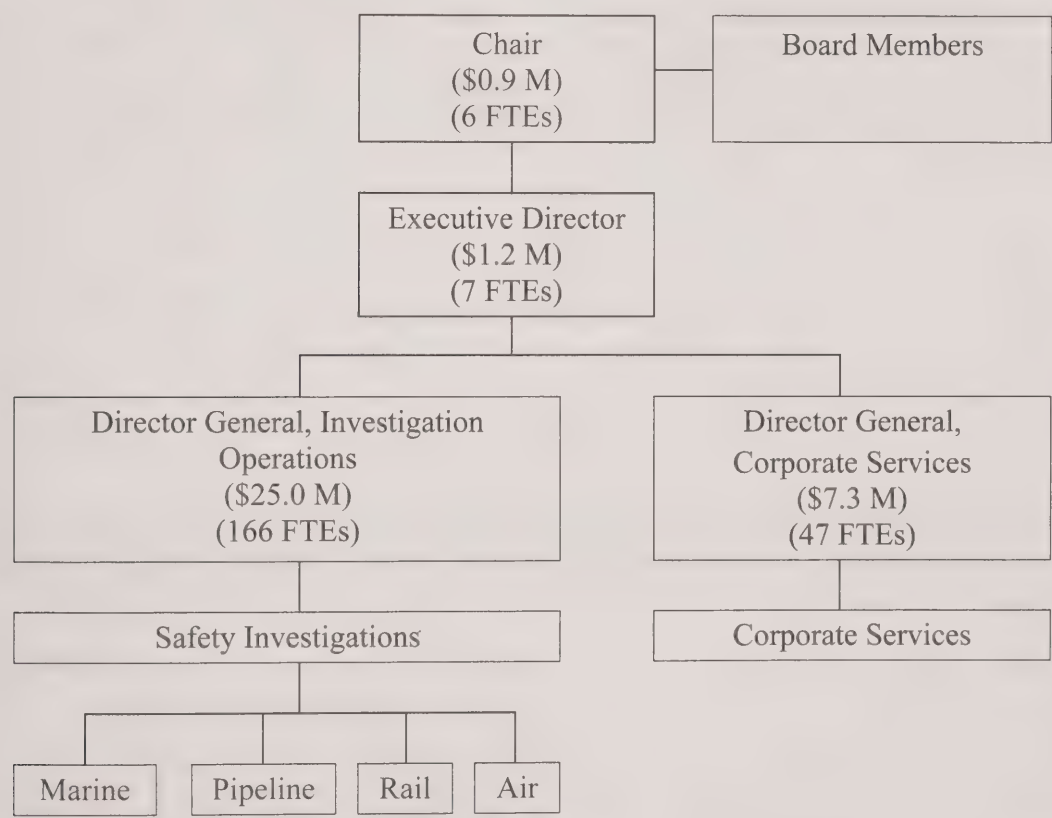
Following the investigation into a helicopter in-flight break-up (A05P0269), Columbia Helicopters Incorporated advised all Boeing 107 helicopter crews of the recurrent procedures to check the operation and serviceability of the speed trim actuator switches. Boeing Aerospace Support–Philadelphia issued Service Bulletin 107-67-1001, requesting that all operators of Model 107 helicopters (BV and KV) and 107 derivatives inspect and functionally test the longitudinal cyclic trim actuator limit switches. Boeing recommended that this test be accomplished before the next flight and before each subsequent flight until further notice.

Section 3: Supplementary Information

3.1 Organizational Structure

The TSB’s Program Activity Architecture identifies a single program activity: safety investigations. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen’s Privy Council. The Chair, assisted by the Executive Director and the Director General, Investigation Operations, is responsible for all activities associated with this program activity. The Director General, Corporate Services, is responsible for the provision of the full range of corporate services in support of departmental operations.

Figure 12: Program Activity Accountability Structure



The Chair and Executive Director contribute to the program activity through the provision of leadership and vision, as well as the strategic management of all activities of the TSB. They also contribute by establishing strategic alliances with key stakeholders, client groups and change agents, and by communicating key safety messages through stakeholder outreach activities. Reporting to the Executive Director, the Communications Division ensures that communications are integrated into all phases of program planning, development, implementation and management.

Members of the Board contribute to the program activity through the review, approval and public communication of occurrence reports and safety recommendations. The Board also contributes to the communication of key safety messages through focused stakeholder outreach activities.

The Investigation Operations Directorate contributes to the program activity through the investigation of occurrences. It does so by assessing all occurrences and investigating those with the greatest potential for reduction of risks. The Directorate's work is focused on the collection and analysis of information, the drafting of reports and recommendations, the tracking and assessment of safety actions taken, data and trend analysis, as well as ongoing communication with the transportation safety community. The Directorate maintains a highly qualified staff of investigators who are experts in marine, pipeline, rail or aviation operations, engineering and other specialists, and investigation support staff.

The Corporate Services Directorate contributes to the program activity through the provision of sound corporate planning, as well as provision of financial, human resources, information management, information technology, administrative and materiel management services. The Directorate also contributes by promoting modern management practices and ensuring that the TSB complies with all government policies and directives.

3.2 Financial Information

These tables provide a summary of the financial resources allocated to the TSB as well as details on the actual resources utilized for the delivery of the mandate.

The following table explains the way Parliament voted resources to the TSB and in essence replicates the summary table listed in the Main Estimates.

Financial Table 1: Voted and Statutory Items

(in thousands of dollars)		2006-2007			
Vote	Vote Wording	Main Estimates	Planned Spending	Authorities	Actual Spending
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board				
10	Program expenses	25,486	27,257	28,256	27,473
(S)	Contributions to employee benefit plans	3,652	3,652	3,403	3,403
(S)	Re-spendable revenues	0	0	8	8
	Total Department	29,138	30,909	31,667	30,884
Total authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates.					

The following table provides a detailed breakdown of the changes to the total authorities during the course of the year.

Authorities	Amount (in thousands of dollars)
Main Estimates	29,138
Adjustments :	
- Supplementary Estimates – Vote 10a ⁽¹⁾	1,674
- Treasury Board Transfer – Vote 15 ⁽²⁾	1,096
(S) Year-end adjustment to employee benefits plan	(249)
(S) Respendable revenues	8
Total Authorities	31,667

(1) Details regarding this adjustment can be found in the paragraph below.

(2) This adjustment offsets the salary increases provided under new collective agreements.

Through the Supplementary Estimates, the TSB was granted additional spending authorities of \$1,674,000. This amount includes an allocation of \$1,046,000 to cover the costs associated with investigations into the following: the sinking of the *Queen of the North* ferry in British Columbia; the loss of the rudder by the Air Transat flight en route from Cuba to Canada; and train derailments in Lévis, Quebec, McBride, Alberta, and Lillooet, British Columbia. This amount also includes a carry forward of \$758,000 from the organization's 2005-2006 operating budget. The Treasury Board reduced the available funds by \$69,672 to offset the expenditures in excess of the organization's 2005-2006 spending authorities. It also deducted \$60,000 as the contribution to the reductions announced in Budget 2005 as a result of the procurement review conducted by the Expenditures Review Committee.

In addition to the funds available from the Supplementary Estimates, the Treasury Board authorized an adjustment of \$1,096,000 to cover the salary increases granted under the collective agreements. However, it deducted \$249,000 from the funds as an adjustment to employee benefit plan contributions. After all of these transactions, TSB budgetary authorities totalled \$31,667,000. In 2006-2007, the TSB used \$30,884,000 of the permitted authorities. TSB's complete audited financial statements are provided in Appendix E.

The following table provides a comparison of the Main Estimates, planned spending, total authorities, and actual spending for the most recently completed fiscal year, as well as historical figures for actual spending by the TSB.

**Financial Table 2: Comparison of Planned to Actual Spending
(Full-Time Equivalents Included)**

Program Activities (in thousands of dollars)	2004-2005 Actual	2005-2006 Actual	2006-2007			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Safety Investigations	25,562	24,865	24,017	25,477	25,130	24,484
Corporate Services	6,637	6,434	5,121	5,432	6,537	6,400
Total	32,199	31,299	29,138	30,909	31,667	30,884
Plus: Cost of services received without charge	3,351	3,303	3,236	3,285	3,518	3,518
Total departmental spending	35,550	34,602	32,374	34,194	35,185	34,402
Full-time equivalents	244	234	240	234	N/A	226
Total authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates.						

Overall, actual expenditures for 2006-2007 were lower than the expenditures in 2005-2006. This slight decrease is attributed mainly to a reduction of \$0.4 million in expenditures for the completion of major safety investigations. As in 2005-2006, expenditures for 2006-2007 seem lower than those for 2004-2005. However, in 2004-2005, the TSB received special short-term funding from Parliament in the amount of \$2.1 million to address specific resource pressures. If these special expenditures are excluded, the actual expenditures for 2006-2007 are higher than in 2004-2005. As in 2005-2006, this increase is mainly due to employee salary increases set out in the new collective agreements.

The following tables show the services received without charge by the TSB and the user fees that it collected.

Financial Table 3: Services Received Without Charge

(in thousands of dollars)	2006-2007
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,850
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board	1,593
Audit services provided by the Office of the Auditor General	60
Workers' compensation coverage provided by Human Resources and Social Development Canada	15
Total of services received without charge	3,518

Financial Table 4: User Fees

User Fees	Fee Type	Fee-setting Authority	Date Last Modified	2005-2006 Actual Revenue	2006-2007 Actual Revenue
Fees charged for the processing of access request files under the <i>Access to Information Act</i> (ATIA)	Other products and services (O)	<i>Access to Information Act</i>	1992	\$2,625.61	\$160.00

Performance Standard	Performance Results	Stakeholder Consultation
Response provided within 30 days following receipt of request; the response time may be extended pursuant to section 9 of the ATIA. Notice of extension to be sent within 30 days after receipt of request.	For results, see the 2006-2007 <i>Annual Report to Parliament on the Management of the Access to Information Act and the Privacy Act</i> on the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp#atip .	The service standard is established by the <i>Access to Information Act</i> and the <i>Access to Information Regulations</i> . Consultations with stakeholders were undertaken by the Department of Justice and the Treasury Board Secretariat for amendments done in 1986 and 1992.

3.3 Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations

During the reporting period, there were no Parliamentary Committee recommendations addressed specifically to the TSB. The Auditor General conducted an audit of the TSB financial statements and issued an unqualified opinion. A copy of the Auditor General's Audit Report appears in Appendix E.

In 2006-2007, the TSB completed three internal audit projects. It first completed an audit of hospitality expenses and formulated its response and action plan. The audit report and management response were posted on the website. The auditors concluded that the TSB met government standards and that there were no major problems. However, recommendations were made with regard to staff training, updates to internal procedures and record keeping. Over the course of the year, the TSB undertook two other internal audit projects concerning the optimization of resources in the fieldwork component of the Air France investigation and the availability of work tools in both official languages. These two projects were completed by the end of the fiscal year and were submitted to management for the development of responses and action plans for 2007-2008. In both cases, the auditors indicated no major concerns, but they nevertheless made some recommendations for improving operating procedures. These two audit reports and their associated action plans should be published shortly. The three audit reports as well as corresponding management responses will be posted on the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/common/disclosure/audit/overview.asp.

During the fiscal year, the TSB received the monitoring report on the position classification file review conducted in 2005-2006 by the Canada Public Service Agency. According to the report, the TSB must review and update the descriptions and

classifications of certain positions and improve certain internal procedures. TSB management has prepared a response to the Agency's report. The Agency's report and the TSB's response will be posted on the Agency's website within the next few months.

In addition, in 2006-2007, the Treasury Board Secretariat conducted an evaluation of the TSB under the Management Accountability Framework. The TSB has been notified of the results of this evaluation and management is currently preparing a response, which will be submitted to the Treasury Board Secretariat. The results of this evaluation will be published by the Treasury Board Secretariat.

3.4 Other Information and Contacts

The TSB reports publicly on all its investigations. Most investigation reports published since 1995 are available on the TSB website. The TSB also publishes periodic statistical reports for each of the four transportation sectors, which are also available on the website. The TSB publishes an Annual Report to Parliament, which is available in paper format by request and on the TSB website. Previous years' Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports and miscellaneous additional information are also available on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

For further information, please contact:

Communications Division
Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

E-mail: communications@tsb.gc.ca
Telephone: 819-994-3741
Fax: 819-997-2239

Appendices

Appendix A – Reports Released by the TSB in 2006-2007 by Sector

Appendix B – Assessment of Responses to Recommendations Issued in 2005-2006

Appendix C – Glossary

Appendix D – Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

Appendix E – Audited Financial Statements

Appendix A – Reports Released by the TSB in 2006-2007 by Sector

Marine Reports Released in 2006-2007

DATE	LOCATION	VESSEL(S)	TYPE	EVENT	REPORT NO.
2003.12.06	Off Saint-Jean, Île d'Orléans, Que.	<i>Yong Kang</i>	Bulk carrier	Grounding	M03L0148
2003.12.20	Fraser River near Mission, B.C.	<i>Mistral</i> <i>Packmore 4000</i> <i>Tiger Shaman</i>	Pleasure craft Barge Tug	Collision	M03W0265
2004.01.11	Horseshoe Bay Terminal, B.C.	<i>Queen of Surrey</i> <i>Charles H. Cates V</i>	Roll-on/roll-off vehicle/passenger ferry Assist tug	Collision	M04W0006
2004.01.23	Sand Cove, N.B.	<i>Lo-Da-Kash</i>	Small fishing	Sinking and loss of life	M04M0002
2004.06.17	Off Natashquan, Que.	<i>Persistence I</i>	Fishing	Flooding	M04L0065
2004.09.19	Cape Bonavista, N.L., 5 nm E	<i>Ryan's Commander</i>	Small fishing	Capsizing and loss of life	M04N0086
2005.06.03	South Shore Canal, St. Lawrence Seaway, Que.	<i>Federal Sakura</i>	Bulk carrier	Striking	M05C0019
2005.06.29	Off Savary Island, Northern Georgia Strait, B.C.	<i>Morning Sunrise</i>	Fishing	Sinking	M05W0110

Pipeline Report Released in 2006-2007

DATE	LOCATION	COMPANY	EVENT	REPORT NO.
2005.10.18	Near Empress, Alta.	Foothills Pipe Lines Ltd.	Programmable logic controller failure	P05H0061

Rail Reports Released in 2006-2007

DATE	LOCATION	COMPANY	EVENT	REPORT NO.
2004.01.14	Whitby, Ont.	Canadian Pacific Railway	Main-track derailment	R04T0008
2004.07.08	Bend, B.C.	Canadian National	Uncontrolled movement of railway rolling stock	R04V0100
2004.07.25	Burton, Ont.	Canadian National	Derailement	R04T0161
2004.10.06	Castleford, Ont.	Canadian Pacific Railway	Crossing collision	R04H0014
2004.10.24	Near Blackie, Alta.	Canadian Pacific Railway	Crossing accident	R04C0110
2005.01.12	Winnipeg, Man.	Canadian National	Derailement	R05W0014
2005.02.17	Brockville, Ont.	Canadian National	Pedestrian fatality	R05T0030
2005.02.23	Saint-Cyrille, Que.	Canadian National	Main-track derailment	R05Q0010
2005.05.02	Maxville, Ont.	Ottawa Central Railway	Runaway and main-track train collision	R05H0011
2005.07.04	Prescott, Ont.	Canadian National	Main-track derailment	R05H0013
2006.05.15	Lac Bouchette, Que.	Canadian National	Main-track train derailment	R06Q0046
Various	Various	Canadian Pacific Railway	Safety Issues Investigation, Analysis of secondary main-line derailments and the relationship to bulk tonnage traffic	SII R05-01

Air Reports Released in 2006-2007

DATE	LOCATION	COMPANY	EVENT	REPORT NO.
2004.01.17	Pelee Island, Ont.	Cessna 208B Caravan	Loss of control	A04H0001
2004.06.11	Bob Quinn Airstrip, B.C.	MD Helicopters (Hughes) 369D	Engine power loss	A04P0206
2004.06.13	Québec/Jean Lesage International Airport, Que.	Airbus A320 and Cessna 172	Risk of collision	A04Q0089
2004.08.19	Saint John Airport, N.B.	Piper PA-31-350 (Navajo)	Collision with terrain	A04A0099
2004.08.31	Greater Moncton International Airport, N.B.	Boeing 727	Runway excursion	A04A0110
2004.10.14	Halifax International Airport, N.S.	Boeing 747-244SF	Reduced power at take-off and collision with terrain	A04H0004

DATE	LOCATION	COMPANY	EVENT	REPORT NO.
2004.10.29	Vancouver International Airport, B.C.	Britten Norman BN2P Islander and de Havilland DHC-8	Risk of collision	A04P0397
2004.12.01	Saint-Georges, Que.	Beech B300 (Super King Air)	Runway excursion on landing	A04Q0188
2004.12.19	Gaspé Airport, Que.	Piper PA-31-350	Landing beside the runway	A04Q0196
2005.01.24	La Grande-4, Que., 60 nm SE	Eurocopter AS 350 BA (helicopter)	Collision with terrain	A05Q0008
2005.02.21	Bromont Airport, Que.	Hawker Siddeley HS 125-600A	Landing beside the runway	A05Q0024
2005.06.02	Toronto/Lester B. Pearson International Airport, Ont.	Raytheon/Hawker 800XP	Misrigged elevator trim tabs	A05O0112
2005.06.07	Tofino, B.C., 5 nm W	Bombardier DHC-8-402	Loss of oil pressure on two engines	A05P0132
2005.06.10	Lethbridge, Alta., 41 nm SE	Bombardier CRJ705	Inadvertent stick shaker at high altitude	A05W0109
2005.06.10	Richards Landing, Ont.	Bell 212 (helicopter)	Main rotor blade failure	A05O0115
2005.06.15	Abbotsford, B.C., 15 nm N	Bombardier DHC-8-402	In-flight engine shutdown	A05P0137
2005.06.18	Thompson, Man.	Stinson 108-1	Hard landing and aircraft overturned	A05C0109
2005.06.19	Abbotsford International Airport, B.C., 2 nm S	Two Piper PA-44-180 Seminole	Air proximity – safety not assured	A05P0143
2005.06.25	Oshawa Airport, Ont.	SeaRey (amphibious)	Power loss and collision with terrain	A05O0125
2005.07.10	Sudbury, Ont.	Bell 204B (helicopter)	Difficulty to control	A05O0142
2005.07.18	Constance Lake, Ont.	Cessna A185F (seaplane)	Collision with water	A05O0147
2005.07.18	Orillia, Ont., 5 nm E	Cessna 185F (seaplane)	Engine power loss	A05O0146
2005.08.02	Terrace, B.C., 35 nm NW	MD Helicopters MD500D	Loss of control	A05P0184
2005.08.22	Mount Burns, Alta.	Cessna 180H	Controlled flight into terrain	A05W0176
2005.09.01	Schefferville, Que., 20 nm NW	de Havilland DHC-2 Beaver (seaplane)	Flight into adverse weather and collision with terrain	A05Q0157
2005.09.29	Lac Ouimet, Que.	Cessna 185 (seaplane)	Capsizing at take-off	A05Q0178
2005.09.30	Kashechewan, Ont.	Piper PA-31 (Navajo)	Controlled flight into terrain	A05O0225
2005.10.06	Winnipeg, Man.	Cessna 208B Caravan	Loss of control and collision with terrain	A05C0187
2005.11.03	South Bentick Arm, B.C.	Boeing Vertol BV-107-II (helicopter)	In-flight break-up	A05P0269

DATE	LOCATION	COMPANY	EVENT	REPORT NO.
2005.11.15	Hamilton Airport, Ont.	Gulfstream 100	Runway overrun	A05O0257
2005.11.20	Brantford, Ont.	Ryan Aeronautical Navion B	Loss of control and collision with terrain	A05O0258
2005.12.07	Marystown, N.L., 2.5 nm E	Messerschmitt-Bolkow-Blohm (MBB) BO105 (helicopter)	Collision with water	A05A0155
2005.12.19	Edmonton, Alta., 70 nm N	Boeing 737-700 and Bombardier CL-600-2B19	Loss of separation	A05W0248
2005.12.26	Winnipeg International Airport, Man.	Airbus A319-112	Runway excursion	A05C0222
2006.03.08	Powell River, B.C.	Piper PA-31-350 (Chieftain)	Runway overrun and collision with terrain	A06P0036
Various	Various	Various	Safety Issues Investigation, Post-impact fires resulting from small-aircraft accidents	SII A05-01

Appendix B – Assessment of Responses to Recommendations Issued in 2005-2006

Marine Recommendations

Capsizing and Loss of Life, Small Fishing Vessel <i>Ryan's Commander</i>, off Cape Bonavista, Newfoundland and Labrador, 19 September 2004	
Report No. M04N0086	
RECOMMENDATION	M05-04 The Department of Transport ensure that the Board's previous recommendations M03-05 and M03-06 are immediately implemented.
RESPONSE	The Minister of Transport, Infrastructure and Communities agrees with the intent of the recommendation. Until such time as the new Fishing Vessel Safety Regulations come into force, Transport Canada (TC) has established an interim measure for determining, based on a list of risk factors, whether a small fishing vessel requires a stability booklet. This interim measure will take effect immediately, and will also serve to remind vessel owners of their responsibility to make safe operational decisions that ensure an adequate margin of safety.
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	TC issued Ship Safety Bulletin 04/2006 (<i>Safety of Small Fishing Vessels: Information to Owners/Masters about Stability Booklets</i>). The bulletin describes the interim safety measure and the process for determining whether a small fishing vessel requires a stability booklet and what to do if it does. The bulletin applies to all owners and operators of fishing vessels, new and existing, that are between 15 and 150 gross tons, or not more than 24.4 m in length.
BOARD ASSESSMENT RATING	Fully Satisfactory

**Engine Room Fire and Subsequent Failure of the CO₂ Distribution Manifold,
Ro-Ro Passenger Ferry *Queen of Surrey*, Queen Charlotte Channel,
British Columbia, 12 May 2003**

Report No. M03W0073

RECOMMENDATION	<p>M05-05</p> <p>The Department of Transport, in conjunction with other stakeholders, review Canadian and international marine regulations respecting fixed fire-extinguishing systems to ensure that their design, maintenance, inspection, and testing regimes effectively demonstrate continued structural and functional integrity.</p>
RESPONSE	<p>The Minister of Transport, Infrastructure and Communities agrees with this recommendation. As part of the regulatory reform regime initiative, TC will review international marine regulations and standards respecting fixed fire-extinguishing system design, maintenance, inspection, and testing. The goal of this review will be aimed at determining whether the proposed Fire Safety Regulations will involve additional requirements to address potential deficiencies that may arise with fixed smothering system installations. The review will assess all aspects of maintenance, testing, and inspections to demonstrate continued structural and functional integrity. These regulations are scheduled to come into force in 2007.</p>
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	<p>It is anticipated that TC will undertake a review as indicated in its initial response to verify that the proposed regulations meet all necessary requirements. TC has begun work to develop the proposed Fire Safety Regulations.</p>
BOARD ASSESSMENT RATING	<p>Satisfactory in Part</p>

RECOMMENDATION	<p>M05-06</p> <p>The Department of Transport require Canadian passenger vessels over 500 gross tonnage to meet a standard of structural fire protection that ensures a level of safety equivalent to International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)-compliant vessels.</p>
-----------------------	---

**Engine Room Fire and Subsequent Failure of the CO₂ Distribution Manifold,
Ro-Ro Passenger Ferry *Queen of Surrey*, Queen Charlotte Channel,
British Columbia, 12 May 2003**

Report No. M03W0073

RESPONSE	The Minister of Transport, Infrastructure and Communities agrees with the intent of this recommendation. The proposed Fire Safety Regulations will require that new passenger vessels over 150 gross tons meet and in some areas exceed the SOLAS standards for structural fire protection. The proposed regulations will also address modifications made to existing vessels. As a result, any major modification will have to comply with the most recent requirements for structural fire protection.
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	It is anticipated that TC will undertake a review as indicated in its initial response to verify that the proposed regulations meet all necessary requirements. TC has begun work to develop the proposed Fire Safety Regulations.
BOARD ASSESSMENT RATING	Satisfactory in Part

Air Recommendations

**Cessna 208 Operation into Icing Conditions, Morningstar Air Express Inc.,
Winnipeg, Manitoba, 06 October 2005**

Occurrence No. A05C0187

RECOMMENDATION	A06-01 The Department of Transport take action to restrict the dispatch of Canadian Cessna 208, 208A, and 208B aircraft into forecast icing meteorological conditions exceeding "light," and prohibit the continued operation in these conditions, until the airworthiness of the aircraft to operate in such conditions is demonstrated.
-----------------------	---

**Cessna 208 Operation into Icing Conditions, Morningstar Air Express Inc.,
Winnipeg, Manitoba, 06 October 2005**

Occurrence No. A05C0187

RESPONSE	<p>To address the subject of Cessna 208 operation into icing conditions, the Federal Aviation Administration (FAA) issued Airworthiness Directive (AD) 2006-06-06 on 10 March 2006. This mandatory corrective action allows dispatch into forecast icing meteorological conditions exceeding “light,” but requires pilots to exit moderate or more severe icing conditions if such conditions are encountered in flight. Cues are provided to enable pilots to determine when they must depart the icing conditions. The AD discusses the actions necessary to remove the restrictions imposed for flight in icing conditions. The FAA AD became effective 24 March 2006.</p> <p>On 24 January 2006, Transport Canada (TC) issued Service Difficulty Alert 2006-01. Service Difficulty Alert 2006-01R1 was released on 01 February 2006 and the latest revision 2006-01R2 was released on 24 March 2006.</p> <p>TC also reviewed FAA AD 2006-06-06. The Department supports the FAA’s determination that these actions are necessary for safe operation. FAA AD 2006-06-06 has been accepted and is mandatory in Canada.</p>
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	<p>TC has essentially adopted the response from the FAA, who issued AD 2006-06-06. Action taken by the FAA will reduce, but not substantially reduce or eliminate, the deficiency raised in Board Recommendation A06-01. The response from TC does not address the issue of restricting the dispatch of the Cessna 208 into icing conditions forecast to exceed “light.”</p>
BOARD ASSESSMENT RATING	<p>Satisfactory in Part</p>
RECOMMENDATION	<p>A06-02</p> <p>The Department of Transport require that Canadian Cessna 208 operators maintain a minimum operating airspeed of 120 knots during icing conditions and exit icing conditions as soon as performance degradations prevent the aircraft from maintaining 120 knots.</p>

**Cessna 208 Operation into Icing Conditions, Morningstar Air Express Inc.,
Winnipeg, Manitoba, 06 October 2005**

Occurrence No. A05C0187

RESPONSE	<p>To address the subject of Cessna 208 operation into icing conditions, the FAA issued AD 2006-06-06 on 10 March 2006. FAA AD 2006-06-06 was issued to implement the content of this recommendation. This mandatory corrective action specifies the minimum speed in icing conditions of 120 knots indicated airspeed (KIAS) in the flaps UP condition, and requires that the pilot depart icing conditions if 120 KIAS cannot be maintained in level flight.</p> <p>On 24 January 2006, TC issued Service Difficulty Alert 2006-01. Service Difficulty Alert 2006-01R1 was released on 01 February 2006 and the latest revision 2006-01R2 was released on 24 March 2006.</p> <p>TC also reviewed FAA AD 2006-06-06. The Department supported the FAA's determination that these actions are necessary for safe operation. FAA AD 2006-06-06 has been accepted and is mandatory in Canada.</p> <p>TC agreed with Recommendation A06-02. TC reviewed FAA AD 2006-06-06, accepted the AD, and it is now mandatory in Canada.</p>
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	<p>In its response, TC adopted the action of the FAA, which issued AD 2006 06-06. Action taken by the FAA will substantially reduce or eliminate the deficiency raised in Board Recommendation A06-02.</p>
BOARD ASSESSMENT RATING	<p>Fully Satisfactory</p>

RECOMMENDATION	<p>A06-03</p> <p>The Federal Aviation Administration take action to revise the certification of Cessna 208, 208A, and 208B aircraft to prohibit flight into forecast or in actual icing meteorological conditions exceeding "light," until the airworthiness of the aircraft to operate in such conditions is demonstrated.</p>
-----------------------	--

**Cessna 208 Operation into Icing Conditions, Morningstar Air Express Inc.,
Winnipeg, Manitoba, 06 October 2005**

Occurrence No. A05C0187

RESPONSE	On 27 September 2006, the Board received a letter dated 18 September 2006 in which the FAA responded to Recommendation A06-03. The response stated that the FAA agreed with the intent of the recommendation, and has taken action by issuing AD 2006-06-06, which limits the operation of Cessna 208 and 208B in icing conditions. The response also indicated that the FAA assessed its response as fully meeting the intent of this TSB recommendation.
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	FAA AD 2006-06-06 will require that pilots exit moderate or more severe icing conditions, when such conditions are encountered. In addition, AD 2006-06-06 provides a definition of icing conditions of moderate or greater intensity as they apply to the Cessna 208 and 208B type, identifies several cues to enable pilots to determine when they must depart such icing conditions, and provides guidance on how to exit icing conditions exceeding "light." Notwithstanding, the results of the FAA flight tests and review of accident data have not demonstrated that a Cessna 208 or 208B can successfully exit from such icing conditions. Effectively, the action taken by the FAA still allows the dispatch of aircraft into forecast icing conditions exceeding "light." The FAA action taken will reduce, but will not substantially reduce or eliminate, the deficiency raised in Board Recommendation A06-03.
BOARD ASSESSMENT RATING	Satisfactory in Part

RECOMMENDATION	A06-04 The Federal Aviation Administration require that Cessna 208 operators maintain a minimum operating airspeed of 120 knots during icing conditions and exit icing conditions as soon as performance degradations prevent the aircraft from maintaining 120 knots.
-----------------------	--

**Cessna 208 Operation into Icing Conditions, Morningstar Air Express Inc.,
Winnipeg, Manitoba, 06 October 2005**

Occurrence No. A05C0187

RESPONSE	<p>Although the FAA has not yet provided the TSB with a direct response regarding its actions taken in response to TSB Recommendation A06-04, the FAA letter dated 13 March 2006, in response to National Transportation Safety Board Recommendation A-06-01, is pertinent to the risks identified in TSB Recommendation A06-04. To address the subject of Cessna 208 operation into icing conditions, the FAA issued AD 2006-06-06 on 10 March 2006. FAA AD 2006-06-06 was issued to implement the content of this recommendation. This mandatory corrective action specifies the minimum speed in icing conditions of 120 KIAS in the flaps UP condition, and requires that the pilot depart icing conditions if 120 KIAS cannot be maintained in level flight.</p> <p>On 19 May 2006, the FAA advised the TSB that Recommendation A06-04 had been forwarded to the Wichita Aircraft Certification Office for review and evaluation. The FAA Office of Accident Investigation is waiting for a reply from the Wichita Aircraft Certification Office.</p>
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	<p>FAA AD 2006-06-06 effectively mandates that 120 KIAS be the minimum Cessna 208 speed for flight in icing conditions as recommended in TSB Recommendation A06-04. The action taken by the FAA will substantially reduce or eliminate the deficiency raised in Board Recommendation A06-04.</p>
BOARD ASSESSMENT RATING	<p>Fully Satisfactory</p>

**Rudder Separation in Flight, Air Transat, Airbus 310-308,
Varadero, Cuba, 06 March 2005**

Occurrence No. A05F0047

RECOMMENDATION	<p>A06-05</p> <p>The Department of Transport, in coordination with other involved regulatory authorities and industry, urgently develop and implement an inspection program that will allow early and consistent detection of damage to the rudder assembly of aircraft equipped with part number A55471500 series rudders.</p>
RESPONSE	<p>In its 14 June 2006 letter, TC provided the following comments:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TC concurs with the TSB suggestion that the current A310-300 inspection program may not be adequate to provide timely detection of defects to the rudder assembly. This may be caused by either inappropriate inspection intervals or inadequate inspection techniques. - At the time of this occurrence, composite materials in general were, from a maintenance perspective, believed to have a no-damage growth design philosophy. It was also believed that, from a fatigue point of view, more frequent inspections of composite materials would not prove to be more effective. In addition, these concepts were an industry-accepted philosophy during the development of maintenance programs using the Maintenance Review Board (MRB) process. - As a result of this occurrence, and the additional findings based on the Airbus All Operators Telex, TC now believes that there is potential for damage growth. Following this determination, the Department inspected additional Canadian-registered A310-300 series aircraft in order to evaluate the effectiveness of the current Airbus maintenance program. <p>The following corrective actions are currently being taken by TC:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TC will send a letter to Airbus Industries and the Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) of France detailing the results of our additional inspection on a Canadian-registered A310-300 series aircraft.

**Rudder Separation in Flight, Air Transat, Airbus 310-308,
Varadero, Cuba, 06 March 2005**

Occurrence No. A05F0047

	<ul style="list-style-type: none"> - TC will recommend that a detailed inspection of the drainage path of the rudder for blockage be added to the current inspection program to ensure that there is adequate drainage. - TC will request that Airbus Industries review the current inspection program for the vertical stabilizer and rudder assembly for the A300/A310 aircraft series. - Because a tap test, a scheduled inspection of the rudder required at the time of the occurrence, is potentially not effective in determining smaller areas of delamination or disbond of composite materials, TC is currently working with the National Research Council of Canada to identify suitable inspection techniques that will detect failures in composite materials. - To better identify failures in composite material, TC will coordinate with the International MRB Policy Board to review the logic used in developing maintenance programs.
BOARD ASSESSMENT OF RESPONSE	In its 14 June 2006 response, TC stated that it is currently working with the National Research Council of Canada to identify suitable inspection techniques that will detect failures in composite materials. TC will recommend that a detailed inspection of the drainage path of the rudder for blockage be added to the current inspection program to ensure that there is adequate drainage. TC will also request that Airbus Industries review the current inspection program for the vertical stabilizer and rudder assembly for the A300/A310 aircraft series, and will work with the International MRB Policy Board to review the logic used in developing maintenance programs.
BOARD ASSESSMENT RATING	Satisfactory Intent

RECOMMENDATION	<p>A06-06</p> <p>The European Aviation Safety Agency, in coordination with other involved regulatory authorities and industry, urgently develop and implement an inspection program that will allow early and consistent detection of damage to the rudder assembly of aircraft equipped with part number A55471500 series rudders.</p>
-----------------------	--

**Rudder Separation in Flight, Air Transat, Airbus 310-308,
Varadero, Cuba, 06 March 2005**

Occurrence No. A05F0047

RESPONSE

In its response, the European Aviation Safety Agency (EASA) stated that it agreed with the Board recommendation and that AD 2006-0066 issued on 24 March 2006 requiring a mandatory one-time inspection satisfactorily addressed the Board recommendation.

On 21 December 2006, following a TSB conference call with the EASA, the latter stated that all elements that may have potentially caused the damage growth were still being investigated. Furthermore, the EASA stated that, within the continued airworthiness process and in cooperation with Airbus Industries, it continues its efforts to determine the most appropriate corrective actions. Subsequently, the EASA will consider mandating those actions, including amending the maintenance program to require repetitive inspections.

**BOARD ASSESSMENT
OF RESPONSE**

Although the EASA agreed with the Board recommendation, AD 2006-0066 referenced in its 22 November 2006 response does not provide for a repetitive inspection cycle that will allow early and consistent detection of damage, as is implied in the core of Recommendation A06-06. Nevertheless, the TSB assessed that the EASA is well positioned to take a leadership role within the industry in advocating for the development and integration of an inspection program dealing with composite materials. On that basis, the 20 December 2006 conference call was initiated.

The 17 January 2007 response reflects EASA's commitment to continue to develop corrective actions that may include amending the maintenance program to require repetitive checks.

**BOARD ASSESSMENT
RATING**

Satisfactory Intent

Appendix C – Glossary

Accident	in general, a transportation occurrence that involves serious personal injury or death, or significant damage to property, in particular to the extent that safe operations are affected (for a more precise definition, see the <i>Transportation Safety Board Regulations</i>)
Incident	in general, a transportation occurrence whose consequences are less serious than those of an accident, or that could potentially have resulted in an accident (for a more precise definition, see the <i>Transportation Safety Board Regulations</i>)
Occurrence	a transportation accident or incident
Recommendation	a formal way to draw attention to systemic safety issues, normally warranting ministerial attention
Safety Advisory	a less formal means for communicating lesser safety deficiencies to officials within and outside the government
Safety Information Letter	a letter that communicates safety-related information, often concerning local safety hazards, to government and corporate officials

Appendix D – Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

More information on transportation safety in Canada is available from other federal government agencies who play a role in this area. The Internet addresses for the main organizations are as follows:

Transport Canada	www.tc.gc.ca
National Energy Board	www.neb.gc.ca
Canadian Coast Guard	www.ccg-gcc.gc.ca
Canadian Transportation Agency	www.cta-otc.gc.ca
Royal Canadian Mounted Police	www.rcmp-grc.gc.ca
Human Resources and Social Development Canada	www.hrsdc.gc.ca
National Defence	www.dnd.ca

Information on transportation safety in selected countries is available on the following Internet sites:

United States

National Transportation Safety Board	www.nts.gov
Federal Aviation Administration	www.faa.gov

Australia

Australian Transport Safety Bureau.....	www.atsb.gov.au
---	--

France

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile.....	www.bea-fr.org
--	--

United Kingdom

Air Accidents Investigation Branch.....	www.aaib.dft.gov.uk
Marine Accident Investigation Branch	www.maib.dft.gov.uk

International

International Civil Aviation Organization	www.icao.org
International Maritime Organization	www.imo.org
International Transportation Safety Association	www.itsasafety.org

Appendix E – Audited Financial Statements

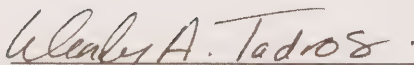
Transportation Safety Board of Canada Statement of Management Responsibility

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2007 and all information contained in these statements rests with management of the Transportation Safety Board of Canada (TSB). These financial statements have been prepared by management in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector and year-end instructions issued by the Office of the Comptroller General.

Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in these financial statements. Some of the information in the financial statements is based on management's best estimates and judgement and gives due consideration to materiality. To fulfil its accounting and reporting responsibilities, management maintains a set of accounts that provides a centralized record of the TSB's financial transactions. Financial information submitted to the *Public Accounts of Canada* and included in the TSB's *Departmental Performance Report* is consistent with these financial statements.

Management maintains a system of financial management and internal control designed to provide reasonable assurance that financial information is reliable, that assets are safeguarded and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act*, are executed in accordance with prescribed regulations, within Parliamentary authorities, and are properly recorded to maintain accountability of Government funds. Management also seeks to ensure the objectivity and integrity of data in its financial statements by careful selection, training and development of qualified staff, by organizational arrangements that provide appropriate divisions of responsibility, and by communication programs aimed at ensuring that regulations, policies, standards and managerial authorities are understood throughout the TSB.

The financial statements of the TSB have been audited by the Auditor General of Canada, the independent auditor for the Government of Canada.



Wendy A. Tadros
Chair



Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
July 13, 2007



AUDITOR'S REPORT

To the Chair of the Transportation Safety Board of Canada
and to the President of the Queen's Privy Council for Canada

I have audited the statement of financial position of the Transportation Safety Board of Canada as at March 31, 2007 and the statements of operations, equity of Canada and cash flow for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at March 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Alain Boucher, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
July 13, 2007

Transportation Safety Board of Canada
Statement of Financial Position
At March 31

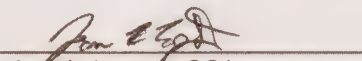
(in thousands of dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
ASSETS		
Financial assets		
Due from the Consolidated Revenue Fund	\$ 1,812	\$ 2,290
Accounts receivable and advances (Note 4)	329	59
Total financial assets	2,141	2,349
Non-financial assets		
Prepaid expenses	53	52
Inventory	80	130
Tangible capital assets (Note 5)	5,062	5,225
Total non-financial assets	5,195	5,407
Total assets	<u><u>\$ 7,336</u></u>	<u><u>\$ 7,756</u></u>
Liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 2,099	\$ 2,296
Vacation pay and compensatory leave	1,045	1,125
Employee severance benefits (Note 6)	4,020	3,860
Total liabilities	7,164	7,281
Equity of Canada	172	475
Total liabilities and equity of Canada	<u><u>\$ 7,336</u></u>	<u><u>\$ 7,756</u></u>

Contingent liabilities and contractual obligations (Notes 7 and 8 respectively)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.


Wendy A. Tadros
Chair


Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
July 13, 2007

Transportation Safety Board of Canada
Statement of Operations
For the Year Ended March 31
(in thousands of dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Expenses		
Salaries and wages	\$ 20,266	\$ 19,890
Employee benefits	5,151	5,119
Professional and special services	3,031	2,814
Transportation and communications	2,017	2,179
Accommodation	1,850	1,821
Amortization	998	995
Repairs and maintenance	626	532
Utilities, materials, supplies and equipment	427	523
Information	150	232
Rentals	117	118
Other expenses	55	13
Total Expenses	<u>34,688</u>	<u>34,236</u>
Revenues		
Other non-tax revenues	11	66
Sales of goods and services	7	9
Total Revenues	<u>18</u>	<u>75</u>
Net Cost of Operations before administration of cost-shared activities	<u>34,670</u>	<u>34,161</u>
Other Expenses (Note 9c)	338	279
Other Income (Note 9c)	370	279
Net Cost of Operations	<u>\$ 34,638</u>	<u>\$ 34,161</u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Transportation Safety Board of Canada
Statement of Equity of Canada
For the Year Ended March 31

(in thousands of dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Equity of Canada, beginning of year	\$ 475	\$ 285
Net cost of operations	(34,638)	(34,161)
Net cash provided by Government	31,294	31,132
Change in due from the Consolidated Revenue Fund	(477)	(84)
Services received without charge by other government departments (Note 9)	<u>3,518</u>	<u>3,303</u>
Equity of Canada, end of year	<u>\$ 172</u>	<u>\$ 475</u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Transportation Safety Board of Canada
Statement of Cash Flow
For the Year Ended March 31
(in thousands of dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Operating activities		
Net cost of operations	\$ 34,638	\$ 34,161
Non-cash items:		
Services provided without charge by other government departments	(3,518)	(3,303)
Amortization of tangible capital assets	(998)	(995)
Loss on disposal and write-down of tangible capital assets	(5)	(24)
	<u>(4,521)</u>	<u>(4,322)</u>
Variations in Statement of Financial Position:		
Increase (decrease) in accounts receivable and advances	270	(578)
Increase in prepaid expenses	1	13
Increase (decrease) in inventory	(50)	12
Decrease in liabilities	116	285
Cash used by operating activities	<u>30,454</u>	<u>29,571</u>
Capital investment activities		
Acquisitions of tangible capital assets	842	1,590
Proceeds from disposal of tangible capital assets	(2)	(29)
Cash used by capital investment activities	<u>840</u>	<u>1,561</u>
Net cash provided by Government of Canada	<u>(\$ 31,294)</u>	<u>(\$ 31,132)</u>

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Transportation Safety Board of Canada

Notes to the Financial Statements

1. Authority and Objectives

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) was established in 1990 under the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and is a departmental corporation named in Schedule II to the *Financial Administration Act*. In its day-to-day activities the CTAISB is also known by the name Transportation Safety Board of Canada, or simply the TSB. The objective of the TSB is to advance transportation safety. It seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations, including where necessary public inquiries into selected occurrences, the TSB may conduct studies into more general matters pertaining to transportation safety. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence. The TSB's operating expenditures are funded by a budgetary lapsing authority whereas contributions to employee benefit plans are funded by statutory authorities.

2. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector and year-end instructions issued by the Office of the Comptroller General.

Significant accounting policies are as follows:

(a) Parliamentary appropriations - the TSB is financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the TSB do not parallel financial reporting according to Canadian generally accepted accounting principles since appropriations are primarily based on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the statement of operations and the statement of financial position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3 provides a high-level reconciliation between the two bases of reporting.

(b) Net Cash Provided by Government - The TSB operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF), which is administered by the Receiver General for Canada. All cash received by the TSB is deposited to the CRF and all cash disbursements made by the TSB are paid from the CRF. The net cash provided by Government is the difference between all cash receipts and all cash disbursements including transactions between departments of the federal government.

(c) Due from the Consolidated Revenue Fund - represents the amount of cash that the TSB is entitled to draw from the CRF, without further appropriations, in order to discharge its liabilities.

(d) Revenues - Revenues are accounted for in the period in which the underlying transaction or event occurred that gave rise to the revenues.

(e) Expenses - Expenses are recorded on an accrual basis:

Vacation pay and compensatory leave are expensed as the benefits accrue to employees under their respective terms of employment.

Services provided without charge by other government departments are recorded as operating expenses at their estimated cost.

(f) Employee future benefits

Pension benefits: Eligible employees participate in the Public Service Pension Plan, a multiemployer plan administered by the Government of Canada. The TSB's contributions to the Plan are charged to expenses in the year incurred and represent the total TSB obligation to the Plan. Current legislation does not require the TSB to make contributions for any actuarial deficiencies of the Plan.

Severance benefits: Employees are entitled to severance benefits under labour contracts or conditions of employment. These benefits are accrued as employees render the services necessary to earn them. The obligation relating to the benefits earned by employees is calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole.

(g) Accounts receivables are stated at amounts expected to be ultimately realized; a provision is made for receivables where recovery is considered uncertain.

(h) Inventories – Inventories consists of parts, material and supplies held for future program delivery and not intended for re-sale. They are valued at cost. If they no longer have service potential, they are valued at the lower of cost or net realizable value.

(i) Tangible capital assets - All tangible capital assets and leasehold improvements having an initial cost of \$2,000 or more are recorded at their acquisition cost.

Amortization of tangible capital assets is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the asset as follows:

Asset class	Amortization period
Buildings	30 years
Furniture	10 years
Office equipment	5 years
Laboratory equipment	10 years
Informatics hardware	4 years
Informatics software (purchased)	3 years
Informatics software (in house developed)	10 years
Motor vehicles	7 years
Other vehicles	15 years
Leasehold improvements	Lesser of the remaining term of the lease or useful life of the improvement

(j) Measurement uncertainty - The preparation of these financial statements in accordance with Treasury Board accounting policies which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector and year-end instructions issued by the Office of the Comptroller General, requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are the useful lives of tangible capital assets, the assumptions underlying the employee severance benefits liability and the assessment of contingent liabilities. Actual results could significantly differ from those estimated. Management's estimates are reviewed periodically and, as adjustments become necessary, they are recorded in the financial statements in the year they become known.

3. Parliamentary Appropriations

The TSB receives its funding through annual Parliamentary appropriations. Items recognized in the Statement of Operations and the Statement of Financial Position in one year may be funded through Parliamentary appropriations in prior, current or future years. Accordingly, the TSB has different net results of operations for the year on a government funding basis than on an accrual accounting basis. The differences are reconciled in the following tables:

(a) Reconciliation of net cost of operations to current year appropriations used:

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Net cost of operations	\$ 34,638	\$ 34,161
Adjustments for items affecting net cost of operations but not affecting appropriations:		
Less:		
Services provided without charge	3,518	3,303
Amortization of tangible capital assets	998	995
Vacation pay and compensatory leave	-	144
Employee severance benefits	160	94
Other	5	24
	<u>4,681</u>	<u>4,560</u>
Add:		
Vacation pay and compensatory leave	80	-
Non-tax revenue	43	53
Refund of previous years expenses	11	30
	<u>134</u>	<u>83</u>
Adjustments for items not affecting net cost of operations but affecting appropriations:		
Less:		
Inventory used (purchased)	50	(12)
	<u>50</u>	<u>(12)</u>
Add:		
Acquisition of tangible capital assets	842	1,590
Prepaid expenses	1	13
	<u>843</u>	<u>1,603</u>
 Current year appropriations used	 \$ 30,884	 \$ 31,299

(b) Appropriations provided and used

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Vote 10 - CTAISB Operating expenditures	\$ 25,486	\$ 24,039
Governor General's special warrants #2	-	1,288
Governor General's special warrants #3	-	2,015
Supplementary Vote 10a	1,674	-
Transfer from Treasury Board - Vote 15	1,096	-
Spending of revenues as per FAA section 29.1	4	6
Statutory amounts:		
Contribution to employee benefit plans	3,403	3,707
Spending of proceeds from disposal of surplus Crown assets	4	30
Plus or minus:		
(Lapsed) or over-expended appropriations: Operating	(783)	214
Current year appropriations used	\$ 30,884	\$ 31,299

c) Reconciliation of net cash provided by Government to current year appropriations used

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Net cash provided by Government	\$ 31,294	\$ 31,132
Non-tax revenue	43	53
Change in net position in the Consolidated Revenue Fund		
(Increase) decrease in accounts receivable and advances	(270)	578
(Increase) in prepaid expenses	(1)	(13)
Decrease (Increase) in inventory	50	(12)
(Decrease) in accounts payable and accrued liabilities	(197)	(523)
(Decrease) Increase in accrued vacation pay and compensatory leave	(80)	144
Other adjustments	45	(60)
Current year appropriations used	\$ 30,884	\$ 31,299

4. Accounts Receivable and Advances

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Receivables from other Federal Government departments and agencies	\$ 316	\$ 42
Receivables from external parties	5	9
Employee advances	8	8
Total	\$ 329	\$ 59

5. Tangible Capital Assets

(in thousands of dollars)

Capital Asset Class	Historical Cost March 31, 2006	Acquisitions	Work in progress transfers	Disposals and write-offs	Accumulated Amortization March 31, 2007	Net Book Value March 31, 2007	Net Book Value March 31, 2006
Buildings	\$ 2,854	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2,165	\$ 689	\$ 806
Furniture	1,117	169	-	305	481	500	415
Office equipment	275	9	-	72	209	3	28
Laboratory equipment	2,381	26	-	-	1,819	588	640
Informatics hardware	3,351	193	-	130	2,820	594	836
Informatics software (purchased)	579	91	-	-	534	136	110
Informatics software (in house developed)	-	-	2,002	-	117	1,885	-
Informatics software (in development)	1,918	354	(2,002)	-	-	270	1,918
Motor vehicles	837	-	-	-	516	321	388
Other vehicles	103	-	-	-	27	76	82
Leasehold improvements	34	-	-	-	34	-	2
Total	\$ 13,449	\$ 842	\$ -	\$ 507	\$ 8,722	\$ 5,062	\$ 5,225

6. Employee Benefits

(a) Pension benefits: The TSB's employees participate in the Public Service Pension Plan which is sponsored and administered by the Government of Canada. Pension benefits accrue up to a maximum period of 35 years at a rate of 2 percent per year of pensionable service, times the average of the best five consecutive years of earnings. The benefits are integrated with Canada/Quebec Pension Plans benefits and they are indexed to inflation.

Both the employees and the TSB contribute to the cost of the Plan. The 2006-07 expense amounts to \$2,508,000 (\$2,743,000 in 2005-06), which represents approximately 2.6 times the contributions by employees.

The TSB's responsibility with regard to the Plan is limited to its contributions. Actuarial surpluses or

deficiencies are recognized in the financial statements of the Government of Canada, as the Plan's sponsor.

(b) **Severance benefits:** The TSB provides severance benefits to its employees based on eligibility, years of service and final salary. These severance benefits are not pre-funded. Benefits will be paid from future appropriations. Information about the severance benefits, measured as at March 31, is as follows:

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Accrued benefit obligation, beginning of year	\$ 3,860	\$ 3,766
Expense for the year	608	241
Benefits paid during the year	(448)	(147)
Accrued benefit obligation, end of year	\$ 4,020	\$ 3,860

7. Contingent Liabilities

In the normal course of its operations, the TSB becomes involved in various legal actions. Some of these potential liabilities may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded on the TSB's financial statements.

As at March 31, 2007, there are various outstanding legal actions against the TSB. No liability has been recorded in the financial statements since management of the TSB considers them unlikely to be successful.

8. Contractual Obligations

The nature of the TSB's activities can result in some large multi-year contracts and obligations whereby the TSB will be obligated to make future payments when the services/goods are received.

Significant contractual obligations that can be reasonably estimated are summarized as follows:

(in thousands of dollars)	2008	2009	Total
Acquisition of goods and services	\$ 1,546	\$ 252	\$ 1,798

9. Related Party Transactions

The TSB is related as a result of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The TSB enters into transactions with these entities in the normal course of business and on normal trade terms. Also, during the year, the TSB received services which were obtained without charge from other Government departments as presented in part (a).

(a) Services provided without charge:

During the year the TSB received without charge from other departments, accommodation, administration of worker's compensation, the employer's contribution to health and dental insurance plans, and external audit services. These services without charge have been recognized in the TSB's Statement of Operations as follows:

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Accommodation	\$ 1,850	\$ 1,821
Employer's contribution to health and dental insurance plans	1,593	1,425
External audit services	60	40
Administration of worker's compensation	15	16
Total	\$ 3,518	\$ 3,303

The Government has structured some of its administrative activities for efficiency and cost-effectiveness purposes so that one department performs these on behalf of all without charge. The costs of these services, which include payroll and cheque issuance services provided by Public Works and Government Services Canada, are not included as an expense in the TSB's Statement of Operations given that a reasonable amount for those types of services cannot be determined.

(b) Payables outstanding at year-end with related parties:

	2007	2006
	(in thousands of dollars)	
Accounts payable to other government departments and agencies	\$ 197	\$ 364

(c) Administration of costs-shared activities:

The TSB is responsible for coordinating the financial management of funds for the networks of small federal agencies. The revenues consist of contributions from all agencies to the cost sharing. The expenses are the disbursements made on behalf of the group. Each government department will report its respective portion of expenses in its financial statements. During the year, TSB administered \$370,000 in revenues (\$283,000 in 2005-06) and disbursed \$338,000 in expenses (\$279,000 in 2005-06). This year revenues exceeded expenditures by approximately \$32,000. Due to the low value of this balance the excess revenues were not returned to contributing agencies, but were simply credited to the Consolidated Revenue Fund.

Le BST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les revenus sont constitués des apports au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministre fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers. Au cours de l'exercice, le BST a administré 370 000 \$ en revenus (283 000 \$ en 2005-2006) et a déboursé 338 000 \$ en charges (279 000 \$ en 2005-2006). Au cours de l'exercice, les revenus ont dépassé les charges d'environ 32 000 \$. Du à la faible valeur de ce solde, l'excédent des revenus n'a pas été remis aux organismes qui ont contribué. Il a tout simplement été crédité au Trésor.

(c) Administration d'activités à coûts partagés :

Comptes créditeurs – Autres ministères et organismes	
2007	2006
197 \$	364 \$
(en milliers de dollars)	

(b) Les soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés:

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du BST puisqu'un montant raisonnable pour ces types de services ne peut pas être déterminé.

Total	
Installations	
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	
Services de vérification externe	
Administration des indemnités pour accidents du travail	
2007	2006
3 518 \$	3 303 \$
(en milliers de dollars)	

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ : Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

	2007	2006
Obligation au titre des indemnités constituées, début de l'exercice	3 860 \$	3 766 \$
Charge pour l'exercice	608	241
Indemnités versées pendant l'exercice	(448)	(147)
Obligation au titre des indemnités constituées, fin de l'exercice	4 020 \$	3 860 \$

7. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers du BST.

Au 31 mars 2007, il y a diverses poursuites intentées contre le BST qui sont en cours. Aucun passif n'a été comptabilisé dans les états financiers puisque la direction du BST considère improbable que les poursuites ne lui soient défavorables.

8. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars)	2008	2009	Total
Achat de biens et services	1 546 \$	252 \$	1 798 \$

9. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'Etat du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a).

(a) Services fournis gratuitement :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères (installations, administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et services de vérification externe). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du BST :

Tant les employés que le BST versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2006-2007 les charges s'élevaient à 2 508 000 \$ (2 743 000 \$ en 2005-2006), soit environ 2,6 fois les cotisations des employés.

(a) Prestations de retraite : Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

6. Avantages sociaux

Total	13 449 \$	842 \$	- \$	507 \$	8 722 \$	5 062 \$	5 225 \$
Améliorations locales	34	-	-	-	34	-	2
Autres véhicules	103	-	-	-	27	76	82
Véhicules automobiles	837	-	-	-	516	321	388
Logiciels (en développement)	1 918	354	(2 002)	-	-	270	1 918
Logiciels (développés à l'interne)	-	-	2 002	-	117	1 885	-
Logiciels (achetés)	579	91	-	-	534	136	110
Matériel informatique	3 351	193	-	130	2 820	594	836
Matériel de laboratoire	2 381	26	-	-	1 819	588	640
Matériel de bureau	275	9	-	72	209	3	28
Aménagement	1 117	169	-	305	481	500	415
Immeubles	2 854 \$	- \$	- \$	- \$	2 165 \$	689 \$	806 \$
Catégorie d'immobilisations	Coût historique 31 mars 2006	Acquisitions	Transferts de Travaux en cours	Aliénations et Radiations	Amortissement cumulé 31 mars 2007	Valeur comptable nette 31 mars 2007	Valeur comptable nette 31 mars 2006

(en milliers de dollars)

5. Immobilisations corporelles

Créances des autres ministères et organismes fédéraux
Créances de tiers
Avances aux employés

Total

2007	2006
329 \$	59 \$
8	8
5	9
316 \$	42 \$

(en milliers de dollars)

4. Créances et avances

(b) Crédits fournis et utilisés

2007		2006	
(en milliers de dollars)		(en milliers de dollars)	
2007	2006	2007	2006
30 884 \$	31 299 \$	30 884 \$	31 299 \$
Crédits de l'exercice en cours utilisés			
Charges d'exploitation du BCEATST – Crédit 10	25 486 \$	24 039 \$	1 288
Mandats spéciaux #2 du gouverneur général	-	-	2 015
Mandats spéciaux #3 du gouverneur général	-	-	1 288
Budget supplémentaire – Crédit 10a	1 674	-	2 015
Virement du Conseil du Trésor – Crédit 15	1 096	-	1 288
Dépenses des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	4	6	1 288
Montants législatifs :			
Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3 403	3 707	1 288
Dépense du produit de l'aliénation de biens	4	30	1 288
excédentaires de l'État			
Plus ou moins :			
Crédits annulés (dépassés) : Fonctionnement	(783)	214	1 288
Crédits de l'exercice en cours utilisés			
Encaisse nette fournie par le gouvernement	31 294 \$	31 132 \$	53
Revenus non fiscaux	43	53	53
Variation de la situation nette du Trésor	(270)	578	53
(Augmentation) diminution des créances et avances	(1)	(13)	53
(Augmentation) des charges payées d'avance	50	(12)	53
(Diminution) diminution des stocks	(197)	(523)	53
(Diminution) des créditeurs et des charges à payer	(80)	144	53
(Diminution) augmentation des indemnités de vacances	45	(60)	53
et congés compensatoires			
Autres ajustements			
Crédits de l'exercice en cours utilisés			
30 884 \$	31 299 \$	30 884 \$	31 299 \$

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés

3. Crédits parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du BST diffèrent selon qu'ils sont présentés selon leur financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires de l'exercice en cours utilisés :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	34 638 \$	34 161 \$
Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Moins :		
Services fournis gratuitement	3 518	3 303
Amortissement des immobilisations corporelles	998	995
Indemnités de vacances et congés compensatoires	-	144
Indemnités de départ	160	94
Autres	5	24
Plus :	4 681	4 560
Indemnités de vacances et congés compensatoires	80	-
Revenus non fiscaux	43	53
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	11	30
Rajustements pour les éléments sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :	134	83
Moins :		
Utilisation (achat) de stocks	50	(12)
Plus :	50	(12)
Acquisition d'immobilisations corporelles	842	1 590
Charges payées d'avance	1	13
Crédits de l'exercice en cours utilisés	30 884 \$	31 299 \$

(f) Avantages sociaux futurs

Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le BST n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.

Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Les créances sont comptabilisées en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour les créances dont le recouvrement est incertain.

(h) Stocks - Les stocks se composent de pièces, de matériel et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure et ne sont pas destinés à la revente. Ils sont évalués au coût. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

(i) Immobilisations corporelles - Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisations	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	3 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	Le moindre du reste de la durée du bail ou de la vie utile de l'amélioration

(j) Incertitude relative à la mesure - La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, et aux instructions de fin d'exercice émises par le Bureau du contrôleur général, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes pour le passif au titre des indemnités de départ et les évaluations des passifs éventuels. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

1. Pouvoirs et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la Loi sur la gestion des finances publiques. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le BST peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST a le pouvoir exclusif, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus au Canada pour le secteur public, et aux instructions de fin d'exercice émises par le Bureau du contrôleur général.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires - Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation des rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement - Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'argent que le BST a le droit de retirer du Trésor, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes.

(d) Revenus - Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(e) Charges - Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

Les indemnités de vacances et les congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives. Les services fournis gratuitement par d'autres ministères sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2007	2006
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	34 638 \$	34 161 \$
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(3 518)	(3 303)
Amortissement des immobilisations corporelles	(998)	(995)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(5)	(24)
Variations de l'état de la situation financière :		
Augmentation (diminution) des créances et avances	270	(578)
Augmentation des charges payées d'avance	1	13
Augmentation (diminution) des stocks	(50)	12
Diminution du passif	116	285
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	30 454	29 571
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	842	1 590
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	(2)	(29)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	840	1 561
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	(31 294) \$	(31 132) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
 État de l'avoir du Canada
 Exercice terminé le 31 mars
 (en milliers de dollars)

	2007	2006
Avoir du Canada, début de l'exercice	475 \$	285 \$
Coût de fonctionnement net	(34 638)	(34 161)
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	31 294	31 132
Variation - Somme à recevoir du Trésor	(477)	(84)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 9)	3 518	3 303
Avoir du Canada, fin de l'exercice	172 \$	475 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État des résultats
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2007	2006
Charges		
Salaires	20 266 \$	19 890 \$
Avantages sociaux	5 151	5 119
Services professionnels et spéciaux	3 031	2 814
Transport et communications	2 017	2 179
Installations	1 850	1 821
Amortissement	998	995
Entretien et réparations	626	532
Services publics, fournitures, approvisionnements et matériel	427	523
Information	150	232
Locations	117	118
Autres charges	55	13
Total des charges	34 688	34 236
Revenus		
Autres revenus non fiscaux	11	66
Vente de biens et services	7	9
Total des revenus	18	75
Coût de fonctionnement net avant l'administration d'activités à coûts partagés	34 670	34 161
Autres charges (note 9c)	338	279
Autres revenus (note 9c)	370	279
Coût de fonctionnement net	34 638 \$	34 161 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Etat de la situation financière
au 31 mars
(en milliers de dollars)

<u>2007</u>	<u>2006</u>
-------------	-------------

ACTIFS	
Actifs financiers	
Somme à recevoir du Trésor	1 812 \$
Débiteurs et avances (note 4)	329
Total des actifs financiers	<u>2 141</u>
Actifs non financiers	
Charges payées d'avance	53
Stocks	80
Immobilisations corporelles (note 5)	5 062
Total des actifs non financiers	<u>5 195</u>
Total des actifs	<u><u>7 336 \$</u></u>

Passifs	
Créditeurs et charges à payer	
Indemnités de vacances et congés compensatoires	1 045
Indemnités de départ (note 6)	4 020
Total du passif	<u>7 164</u>
Avoir du Canada	172
Total du passif et de l'avoir du Canada	<u><u>7 336 \$</u></u>

Passifs	
Créditeurs et charges à payer	
Indemnités de vacances et congés compensatoires	1 045
Indemnités de départ (note 6)	4 020
Total du passif	<u>7 164</u>
Avoir du Canada	172
Total du passif et de l'avoir du Canada	<u><u>7 336 \$</u></u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La présidente,

L'agent financier supérieur,

Wendy A. Tadros
Wendy A. Tadros

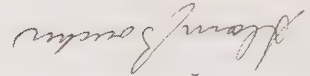
Jean L. Laporte
Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
Le 13 juillet 2007

300 YAR SPARKS STREET, OTTAWA, ONTARIO K1H 0G6

Ottawa, Canada
Le 13 juillet 2007

Alain Boucher, CA
directeur principal



Pour la vérificatrice générale du Canada,

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2007 et les états des résultats, de l'avoir du Canada et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'ineffectivités importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau au 31 mars 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et à la présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada



Annexe E – États financiers

Bureau de la sécurité des transports du Canada Déclaration de responsabilité de la direction

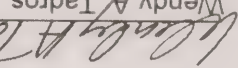
La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et toute l'information figurant dans ces états incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public et aux instructions de la fin d'exercice émises par le Bureau du contrôleur général.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concorde avec les états financiers ci-joints.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le BST.

Les états financiers du BST ont fait l'objet d'une vérification par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant du gouvernement du Canada.

La présidente,


Wendy A. Tadros

Gatineau, Canada
Le 13 juillet 2007

L'agent financier supérieur,


Jean L. Laporte, CGA

Annexe D – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

On peut trouver d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les liens Internet des principaux organismes sont les suivants :

Transports Canada	www.tc.gc.ca
Office national de l'énergie	www.one.gc.ca
Garde côtière canadienne	www.ccg-gcc.gc.ca
Office des transports du Canada	www.cta-otc.gc.ca
Gendarmerie royale du Canada	www.rcmp-grc.gc.ca
Ressources humaines et Développement social Canada	www.hrsdc-rhdcc.gc.ca
Défense nationale	www.mdn.ca
Des renseignements sur la sécurité des transports dans d'autres pays sont disponibles sur les sites suivants :	

Etats-Unis	National Transportation Safety Board	www.ntsb.gov
	Federal Aviation Administration	www.faa.gov
Australie	Australian Transport Safety Bureau	www.atSB.gov.au

France	Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile.....	www.bea-fr.org
Royaume-Uni	Air Accidents Investigation Branch	www.aib.dft.gov.uk
	Marine Accident Investigation Branch	www.maib.dft.gov.uk

International	Organisation de l'aviation civile internationale	www.icao.int
	Organisation maritime internationale	www.imo.org
	International Transportation Safety Association	www.itsasafety.org

Annexe C – Définitions

Accident	de façon générale, événement de transport qui entraîne des blessures graves ou cause la mort d'une personne ou des dommages considérables aux biens matériels, en particulier dans la mesure où il a une incidence sur la sécurité des opérations (voir le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> pour plus de détails)
Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Événement	accident ou incident de transport
Incident	de façon générale, événement de transport dont les conséquences sont moins graves que celles d'un accident, mais qui aurait pu causer un accident (voir le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> pour plus de détails)
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Recommandation	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Perte de la gouverne de direction en vol d'un Airbus 310-308 exploité par Air Transat à Varadero à Cuba le 6 mars 2005	
Dossier A05F0047	
EVALUATION DU BUREAU	
Bien que l'AESA accueille favorablement la recommandation du Bureau, la consigne de navigabilité 2006-0066 à laquelle elle fait référence dans sa lettre du 22 novembre 2006 ne prévoit pas un cycle d'inspections répétitives qui pourrait permettre de faire une détection précoce et constante des dommages, tel que le sous-entend le cœur de la recommandation A06-06. Cependant, le BST estime que l'AESA est bien placée pour jouer un rôle de chef de file au sein de l'industrie en revendiquant l'élaboration et l'intégration d'un programme d'inspection des composants en matériel composite. C'est sur la base de ce qui précède que l'appel conférence du 20 décembre 2006 a été organisé. La réponse de l'AESA en date du 17 janvier 2007 témoigne de son engagement à continuer à élaborer des mesures correctives qui pourraient comprendre des modifications au programme de maintenance de façon à exiger l'exécution de vérifications régulières.	
CATEGORIE DE L'EVALUATION DU BUREAU	Intention satisfaisante

	demandera qu'Airbus Industries passe en revue le programme d'inspection actuel portant sur la dérive et la gouverne de direction des Airbus A300/A310 et qu'il coordonnera ses activités avec l'International MRB Policy Board afin de revoir la logique utilisée dans l'élaboration des programmes de maintenance.	Intention satisfaisante
CATEGORIE DE L'EVALUATION DU BUREAU		

RECOMMANDATION	<p>A06-06</p> <p>L'Agence européenne de la Sécurité Aérienne, en collaboration avec les autres instances de réglementation concernées et l'industrie, élaborer et mettre en œuvre un programme d'inspection qui permettra de faire une détection précoce et constante des dommages à la gouverne de direction des avions équipés d'une gouverne portant la référence A55471500.</p>
----------------	---

RÉPONSE	<p>Dans sa réponse, l'Agence européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) a informé le BST qu'elle accueillait favorablement la recommandation et que la consigne de navigabilité 2006-0066 émise le 24 mars 2006 rendant obligatoire l'exécution d'une inspection non répétitive répondait de façon satisfaisante à la recommandation du Bureau.</p> <p>Le 21 décembre 2006, à la suite d'un appel conférence auquel ont participé le BST et l'AESA, l'AESA a indiqué que l'enquête sur tous les éléments susceptibles d'avoir causé la propagation des dommages n'était pas terminée. L'AESA a également indiqué que, dans le cadre du maintien de la navigabilité continu des aéronefs et en collaboration avec Airbus Industries, elle poursuivait ses efforts afin de décider des mesures correctives les plus appropriées. Par la suite, l'AESA examinera la possibilité de rendre ses mesures obligatoires, y compris la possibilité de modifier le programme de maintenance pour qu'il prévoie des inspections régulières obligatoires.</p>
---------	--

<p>Transports Canada prend actuellement les mesures correctives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transports Canada enverra à Airbus Industries et à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) Française une lettre décrivant en détail les résultats de l'inspection additionnelle d'un A310-300 immatriculé au Canada. - Transports Canada recommandera qu'une inspection détaillée visant à déceler tout blocage de la voie de drainage de la gouverne de direction soit ajoutée au programme d'inspection actuel, le but étant de s'assurer de la présence d'un bon drainage. - Transports Canada demandera qu'Airbus Industries passe en revue le programme d'inspection actuel portant sur la dérive et la gouverne de direction des Airbus A300/A310. - Comme un essai par tapotement – une inspection systématique de la gouverne de direction requise au moment de l'évènement – risque de ne pas être efficace pour déceler les plus petits endroits de délamination ou de décollement des matériaux composites, Transports Canada travaille actuellement avec le Conseil national de recherches du Canada afin de déterminer des techniques d'inspection appropriées permettant de déceler les défaillances dans les matériaux composites. - Pour mieux déceler les défaillances des matériaux composites, Transports Canada coordonnera ses activités avec l'International MRB Policy Board afin de revoir la logique utilisée dans l'élaboration des programmes de maintenance. 	<p>ÉVALUATION DU BUREAU</p> <p>Dans sa lettre du 14 juin 2006, Transports Canada indique qu'il travaille actuellement avec le Conseil national de recherches du Canada afin de déterminer des techniques d'inspection appropriées permettant de déceler les défaillances dans les matériaux composites, et qu'il recommandera qu'une inspection détaillée visant à déceler tout blocage de la voie de drainage de la gouverne de direction soit ajoutée au programme d'inspection actuel, le but étant de s'assurer de la présence d'un bon drainage. Il indique également qu'il</p>
--	---

RECOMMANDATION

A06-05

Que le ministère des Transports du Canada, en collaboration avec les autres instances de réglementation concernées et l'industrie, élabore et mette en œuvre en urgence un programme d'inspection qui permettra de faire une détection précoce et constante des dommages à la gouverne de direction des avions équipés d'une gouverne portant la référence A55471500.

RÉPONSE

Dans sa lettre du 14 juin 2006, Transports Canada fait les observations suivantes :

- Transports Canada approuve la suggestion du BST voulant que l'actuel programme d'inspection des A310-300 ne permet peut-être pas de déceler à temps les défauts des gouvernes de direction. Ce problème est peut-être lié à des intervalles d'inspection inadaptes ou à des méthodes d'inspection ne convenant pas.
- Au moment de cet événement, les matériaux composites passaient généralement, du point de vue de la maintenance, pour des éléments dont la conception leur donnait des propriétés de non-propagation des dommages. On croyait également, pour ce qui est de la fatigue, que des inspections plus fréquentes des matériaux composites ne seraient pas plus efficaces. De plus, ces concepts correspondaient à la philosophie acceptée par l'industrie lors de l'élaboration de programmes de maintenance faisant appel au processus du Comité d'étude sur la maintenance.
- À la suite de cet événement et de constatations additionnelles fondées sur le télex envoyé par Airbus à tous les exploitants, Transports Canada est maintenant d'avis qu'il y a risque de propagation des dommages. À la suite de cette constatation, le ministère a inspecté d'autres A310-300 immatriculés au Canada afin d'évaluer l'efficacité du programme actuel de maintenance des Airbus.

REPONSE	<p>La FAA n'a pas encore répondu directement au BST au sujet des mesures prises en réaction à la recommandation A06-04 du BST, mais la lettre datée du 13 mars 2006 envoyée par la FAA en réaction à la recommandation A-06-01 du National Transportation Safety Board est pertinente aux risques relevés dans la recommandation A06-04 du BST. Afin de régler la question de l'utilisation de l'avion Cessna 208 dans des conditions givrantes, la FAA a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06 le 10 mars 2006 afin de mettre en œuvre le contenu de cette recommandation. Cette mesure corrective obligatoire précise une vitesse minimale de 120 nœuds dans des conditions givrantes avec les volets rentrés et exige que le pilote sorte des conditions givrantes s'il ne peut maintenir une vitesse de 120 nœuds en vol en palier.</p> <p>Le 19 mai 2006, la FAA a informé le BST que la recommandation A06-04 avait été envoyée au bureau de certification des aéronefs de Wichita afin d'être examinée et évaluée. Le bureau d'enquête sur les accidents de la FAA attend une réponse du bureau de certification des aéronefs de Wichita.</p>
EVALUATION DU BUREAU	<p>La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA exige effectivement une vitesse minimale de 120 nœuds dans des conditions givrantes pour les Cessna 208, comme le BST l'a recommandé dans la recommandation A06-04. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune décrite dans la recommandation A06-04.</p>
CATEGORIE DE L'EVALUATION DU BUREAU	<p>Attention entièrement satisfaisante</p>

La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA exigera que les pilotes sortent de conditions de givrage modéré ou de givrage plus fort s'ils rencontrent de telles conditions en vol. En outre, la consigne de navigabilité 2006-06-06 fournit une définition de conditions de givrage modéré ou de givrage plus fort relativement aux avions Cessna 208 et 208B, donne plusieurs indicateurs pour permettre aux pilotes de déterminer à quel moment ils doivent sortir de telles conditions givrantes, et donne des directives sur la façon de sortir de conditions de givrage d'intensité supérieure au givrage léger. Par contre, les résultats des essais en vol effectués par la FAA et l'examen des données sur les accidents n'ont pas prouvé que les Cessna 208 et 208B puissent réussir à sortir de telles conditions de givrage. En effet, les mesures prises par la FAA permettent toujours d'autoriser les avions de décoller lorsque les conditions météorologiques prévues font état de givrage d'intensité supérieure au givrage léger. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire, mais pas de réduire considérablement ni d'éliminer, la lacune décrite dans la recommandation A06-03.

Attention en partie satisfaisante

Que la Federal Aviation Administration exige que les exploitants de Cessna 208 maintiennent une vitesse minimale de vol de 120 nœuds dans des conditions givrantes et qu'ils sortent de telles conditions dès que la diminution des performances empêche l'avion de maintenir une vitesse de 120 nœuds.

<p>EVALUATION DU BUREAU</p> <p>Transports Canada a également examiné la consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA. Le Ministère appuie l'avis de la FAA voulant que ces mesures soient nécessaires pour garantir la sécurité des vols. La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA a été acceptée et est maintenant obligatoire au Canada.</p> <p>Transports Canada s'est dit d'accord avec la recommandation A06-02. Il a examiné la consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA, l'a acceptée, et elle est maintenant obligatoire au Canada.</p>	<p>EVALUATION DU BUREAU</p> <p>Dans sa réponse, Transports Canada adopte les mesures de la FAA, qui a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune décrite dans la recommandation A06-02.</p>	<p>CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU</p> <p>Attention entièrement satisfaisante</p>
--	--	--

<p>RECOMMANDATION</p>	<p>A06-03</p> <p>Que la Federal Aviation Administration prenne des mesures pour réviser la certification des Cessna 208, 208A et 208B afin d'interdire le vol dans des conditions météorologiques réelles ou prévues faisant état d'un givrage d'intensité supérieure au givrage léger tant que la navigabilité de cet avion évoluant dans de telles conditions n'aura pas été démontrée.</p>	<p>RÉPONSE</p> <p>Le 27 septembre 2006, le Bureau a reçu une lettre datée du 18 septembre 2006 dans laquelle la FAA a répondu à la recommandation A06-03. Dans sa réponse, la FAA dit qu'elle souscrit à l'intention de la recommandation et qu'elle a pris des mesures en publiant la consigne de navigabilité 2006-06-06, laquelle limite l'utilisation des avions Cessna 208 et 208B dans des conditions givrantes. La FAA indique aussi qu'elle estime que sa réponse répond pleinement à la recommandation du BST.</p>
------------------------------	--	--

EVALUATION DU BUREAU	<p>Transports Canada a essentiellement adopté la réponse de la FAA, qui a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire, mais pas de réduire considérablement ni d'éliminer, la lacune décrite dans la recommandation A06-01. La réponse de Transports Canada ne règle pas la question de la restriction des autorisations de décollage des Cessna 208 lorsque les conditions météorologiques prévues font état de conditions de givrage d'intensité supérieure au givrage léger.</p>
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	<p>Attention en partie satisfaisante</p>

RECOMMANDATION	<p>A06-02</p> <p>Que le ministère des Transports exige que les exploitants canadiens de Cessna 208 maintiennent une vitesse minimale de vol de 120 nœuds dans des conditions givrantes et qu'ils sortent de telles conditions dès que la diminution des performances empêche l'avion de maintenir une vitesse de 120 nœuds.</p>
RÉPONSE	<p>Afin de régler la question de l'utilisation de l'avion Cessna 208 dans des conditions givrantes, la FAA a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06 le 10 mars 2006 afin de mettre en œuvre le contenu de cette recommandation. Cette mesure corrective obligatoire précise une vitesse minimale de 120 nœuds dans des conditions givrantes avec les volets rentrés et exige que le pilote sorte des conditions givrantes s'il ne peut maintenir une vitesse de 120 nœuds en vol en palier.</p> <p>Le 24 janvier 2006, Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service 2006-01. Par la suite, l'Alerte aux difficultés en service 2006-01R1 a été rendue publique le 1^{er} février 2006, la dernière révision, numérotée 2006-01R2, étant quant à elle publiée le 24 mars 2006.</p>

Recommandations dans le secteur aérien

Accident survenu à un Cessna 208 exploité par Morningstar Air Express Inc. dans des conditions givrantes à Winnipeg (Manitoba) le 6 octobre 2005
Dossier A05C0187

A06-01	RECOMMANDATION	RÉPONSE
<p>Que le ministère des Transports prenne des mesures pour réglementer les autorisations de décollage des Cessna 208, 208A et 208B immatriculés au Canada lorsque les conditions météorologiques prévues font état de givrage d'intensité supérieure au givrage léger et pour interdire la poursuite des vols dans de telles conditions tant que la navigabilité de cet avion évoluant dans de telles conditions n'aura pas été démontrée.</p>		<p>Afin de régler la question de l'utilisation de l'avion Cessna 208 dans des conditions givrantes, la Federal Aviation Administration (FAA) a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06 le 10 mars 2006. Cette mesure corrective obligatoire permet d'autoriser les avions de décoller lorsque les conditions météorologiques prévues font état de givrage d'intensité supérieure au givrage léger, mais exige que les pilotes sortent de conditions de givrage modéré ou de givrage plus fort s'ils rencontrent de telles conditions en vol. Des indicateurs sont donnés pour permettre aux pilotes de déterminer à quel moment ils doivent sortir de conditions givrantes. La consigne de navigabilité traite des mesures nécessaires pour retirer les restrictions de vol imposées dans des conditions givrantes. La consigne de navigabilité de la FAA est entrée en vigueur le 24 mars 2006.</p> <p>Le 24 janvier 2006, Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service 2006-01. Par la suite, l'Alerte aux difficultés en service 2006-01R1 a été rendue publique le 1^{er} février 2006, la dernière révision, numérotée 2006-01R2, étant quant à elle publiée le 24 mars 2006.</p> <p>Transports Canada a également examiné la consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA. Le Ministère appuie l'avis de la FAA voulant que ces mesures soient nécessaires pour garantir la sécurité des vols. La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA a été acceptée et est maintenant obligatoire au Canada.</p>

M05-06	<p>Que le ministère des Transports impose aux navires à passagers canadiens ayant une jauge brute supérieure à 500 une norme de protection structurale contre l'incendie assurant un niveau de sécurité équivalent à celui des navires conformes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).</p>	<p>Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités souscrit à cette recommandation. Le Règlement sur la protection contre les incendies proposé exigera que les nouveaux bâtiments de passagers de plus de 150 tonneaux de jauge brute satisfassent aux normes de la Convention SOLAS en ce qui concerne la protection structurale contre les incendies. Le règlement proposé certains points ils aillent au-delà. Le règlement proposé traitera aussi des modifications importantes apportées aux bâtiments existants. À la suite de ce règlement, toute modification importante devra être conforme aux exigences les plus récentes concernant la protection structurale contre les incendies.</p>	<p>Il est prévu que Transports Canada entreprendra un examen tel qu'il l'a indiqué dans sa réponse initiale afin de vérifier que le règlement proposé répond à toutes les exigences requises. Transports Canada a commencé à élaborer le Règlement sur la protection contre les incendies proposé.</p>	<p>Attention en partie satisfaisante</p>
RECOMMANDATION		<p>RÉPONSE</p>	<p>EVALUATION DU BUREAU</p>	<p>CATÉGORIE DE L'EVALUATION DU BUREAU</p>

RECOMMANDATION	<p>M05-05</p> <p>Que le ministère des Transports, de concert avec d'autres intervenants, examine la réglementation maritime canadienne et internationale à l'égard des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie pour garantir que leur conception et leurs régimes d'entretien, d'inspection et d'essais assurent efficacement leur intégrité structurale continue et fonctionnelle.</p>	<p>RÉPONSE</p> <p>Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités souscrit à cette recommandation. Dans le cadre de l'initiative de la réforme réglementaire, Transports Canada examinera les règlements et normes maritimes internationaux relatifs à la conception, l'entretien, l'inspection et la mise à l'essai des systèmes fixes d'extinction d'incendie. Cet examen a pour but de déterminer si le Règlement sur la protection contre les incendies proposé comportera des exigences supplémentaires afin de corriger les défaillances possibles des installations des systèmes fixes d'étouffement. Cet examen évaluera tous les aspects de l'entretien, des essais et des inspections afin de démontrer l'intégrité structurale et fonctionnelle. Ce règlement doit entrer en vigueur en 2007.</p>	<p>EVALUATION DU BUREAU</p> <p>Il est prévu que Transports Canada entreprendra un examen tel qu'il l'a indiqué dans sa réponse initiale afin de vérifier que le règlement proposé répond à toutes les exigences requises. Transports Canada a commencé à élaborer le Règlement sur la protection contre les incendies proposé.</p>	<p>CATÉGORIE DE L'EVALUATION DU BUREAU</p> <p>Attention en partie satisfaisante</p>
----------------	--	---	--	---

Annexe B – Évaluation des réponses à des recommandations émises en 2005-2006

Recommandations dans le secteur maritime

Chavirement avec pertes de vie du petit bateau de pêche Ryan's Commander au large du cap Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador) le 19 septembre 2004	
Rapport M04N0086	
RECOMMANDATION	M05-04
RÉPONSE	Que le ministère des Transports veille à ce que les recommandations antérieures M03-05 et M03-06 du Bureau soient mises en œuvre immédiatement.
	Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est d'accord avec l'intention de la recommandation. En attendant l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, Transports Canada a pris une mesure provisoire afin que l'on puisse déterminer si un livret de stabilité doit être produit pour un petit bateau de pêche, et cela en fonction d'une liste de facteurs de risque. Cette mesure provisoire, qui entre en vigueur immédiatement, rappellera également aux propriétaires des bateaux qu'ils ont la responsabilité de prendre des décisions sûres pour garantir une bonne marge de stabilité et protéger ainsi la vie des occupants.
ÉVALUATION DU BUREAU	Transports Canada a publié le Bulletin de la sécurité des navires 04/2006 (<i>Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité</i>). Le bulletin décrit la mesure de sécurité provisoire et le processus visant à déterminer si un petit bateau de pêche devrait disposer d'un livret de stabilité et indique ce qu'il faut faire s'il doit en avoir un. Le bulletin vise tous les propriétaires et les exploitants de bateaux de pêche neufs et existants d'une jauge brute de 15 à 150 tonnes de jauge brute ou d'une longueur de 24,4 m ou moins.
	CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU
Attention entièrement satisfaisante	

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÈNEMENT	RAPPORT
2005.09.01	A 20 nm au nord-ouest de Schefferville (Qc)	de Havilland DHC-2 Beaver sur flotteurs	Vol dans des conditions météorologiques défavorables et collision avec le relief	A05Q0157
2005.09.29	Lac Quinnet (Qc)	Cessna 185 sur flotteurs	Chavirement au décollage	A05Q0178
2005.09.30	Kashechewan (Ont.)	Piper PA-31 (Navajo)	Collision avec le relief sans perte de contrôle	A05O0225
2005.10.06	Winnipeg (Man.)	Cessna 208B Caravan	Perte de maîtrise et collision avec le relief	A05C0187
2005.11.03	Bras de mer South Bentick (C.-B.)	Hélicoptère Boeing Vertol BV-107-II	Délocation en vol	A05P0269
2005.11.15	Aéroport de Hamilton (Ont.)	Gulfstream 100	Sortie en bout de piste	A05O0257
2005.11.20	Brantford (Ont.)	Ryan Aeronautical Navion B	Perte de maîtrise et impact avec le relief	A05O0258
2005.12.07	A 2,5 nm à l'est de Marystown (T.-N.-L.)	Hélicoptère Messerschmitt-Bolkow-Blohm (MBB) BO105	Collision avec un plan d'eau	A05A0155
2005.12.19	A 70 nm au nord d'Edmonton (Alb.)	Boeing 737-700 et CL-600-2B19 Bombardier	Perte d'espace	A05W0248
2005.12.26	Aéroport international de Winnipeg (Man.)	Airbus A319-112	Sortie de piste	A05C0222
2006.03.08	Powell River (C.-B.)	Piper PA-31-350 (Chieftain)	Sortie en bout de piste et collision avec le relief	A06P0036
Diverses	Divers	Diverses	Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité, Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit aéronef	SII A05-01

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÈNEMENT	RAPPORT
2004.08.31	Aéroport international du Grand Moncton (N.-B.)	Boeing 727	Sortie de piste	A04A0110
2004.10.14	Aéroport international de Halifax (N.-É.)	Boeing 747-244SF	Décollage à puissance réduite et collision avec le relief	A04H0004
2004.10.29	Aéroport international de Vancouver (C.-B.)	Britten Norman BN2P Islander et Beech B300 (Super King Air)	Risque de collision	A04P0397
2004.12.01	Saint-Georges (Qc)	Sortie de piste lors de l'atterrissage		A04Q0188
2004.12.19	Aéroport de Gaspé	Piper PA-31-350	Atterrissage à côté de la piste	A04Q0196
2005.01.24	A 60 nm au sud-est de La Grande-4 (Qc)	Hélicoptère Eurocopter AS 350 BA	Collision avec le sol	A05Q0008
2005.02.21	Aéroport de Bromont (Qc)	Hawker Siddeley HS 125-600A	Atterrissage à côté de la piste	A05Q0024
2005.06.02	Aéroport international de Toronto / Lester B. Pearson (Ont.)	Raytheon / Hawker 800XP	Mauvais réglage des tabs du compensateur de profondeur	A05O0112
2005.06.07	A 5 nm à l'ouest de Tofo (C.-B.)	Bombardier DHC-8-402	Perte de pression d'huile des deux moteurs	A05P0132
2005.06.10	A 41 nm au sud-est de Lethbridge (Alb.)	Bombardier CRJ705	Déclenchement du vibreur de manche à haute altitude	A05W0109
2005.06.10	Richards Landing (Ont.)	Hélicoptère Bell 212	Défaillance d'une pale du rotor principal	A05O0115
2005.06.15	A 15 nm au nord d'Abbotsford (C.-B.)	Bombardier DHC-8-402	Arrêt moteur en vol	A05P0137
2005.06.18	Thompson (Man.)	Stinson 108-1	Amertissage dur et capotage	A05C0109
2005.06.19	A 2 nm au sud de l'aéroport international d'Abbotsford (C.-B.)	Deux Piper PA-44-180 Seminole	Proximité d'aéronefs et sécurité non assurée	A05P0143
2005.06.25	Aéroport d'Oshawa (Ont.)	Amphibie Searey	Perte de puissance et collision avec le relief	A05O0125
2005.07.10	Sudbury (Ont.)	Hélicoptère Bell 204B	Maîtrise difficile	A05O0142
2005.07.18	Lac Constance (Ont.)	Cessna A185F sur flotteurs	Collision avec la surface de l'eau	A05O0147
2005.07.18	A 5 nm à l'est d'Orillia (Ont.)	Cessna 185F sur flotteurs	Perte de puissance	A05O0146
2005.08.02	A 35 nm au nord-ouest de Terrace (C.-B.)	Hélicoptère MD500D	Perte de maîtrise	A05P0184
2005.08.22	Mont Burns (Alb.)	Cessna 180H	Impact sans perte de contrôle	A05W0176

Rapports d'enquête sur des événements ferroviaires publiés en 2006-2007

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÈNEMENT	RAPPORT
2004.01.14	Whitby (Ont.)	Chemin de fer Canadien	Déraillement en voie principale	R04T0008
2004.07.08	Bend (C.-B.)	Canadien National	Matériel roulant à la dérive	R04V0100
2004.07.25	Burton (Ont.)	Canadien National	Déraillement	R04T0161
2004.10.06	Castelford (Ont.)	Chemin de fer Canadien	Collision à un passage à niveau	R04H0014
2004.10.24	Près de Blackie (Alb.)	Chemin de fer Canadien	Accident à un passage à niveau	R04C0110
2005.01.12	Winnipeg (Man.)	Canadien National	Déraillement	R05W0014
2005.02.17	Brockville (Ont.)	Canadien National	Accident mortel de piéton	R05T0030
2005.02.23	Saint-Cyrille (Qc)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R05Q0010
2005.05.02	Maxville (Ont.)	Ottawa Central Railway	Wagons à la dérive et collision en voie principale	R05H0011
2005.07.04	Prescott (Ont.)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R05H0013
2006.05.15	Lac Bouchette (Qc)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R06Q0046
Diverses	Divers	Chemin de fer Canadien	Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité, Analyse de déraillements survenus sur des voies principales de deuxième catégorie et des relations entre ces déraillements et le trafic de vrac	SII R05-01

Rapports d'enquête sur des événements aéronautiques publiés en 2006-2007

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÈNEMENT	RAPPORT
2004.01.17	Ile Pelée (Ont.)	Cessna 208B Caravan	Perte de maîtrise	A04H0001
2004.06.11	Piste d'atterrissage de Bob Quinn (C.-B.)	Hélicoptère MD (Hughes) 369D	Perte de puissance moteur	A04P0206
2004.06.13	Aéroport international de Québec / Jean-Lesage (Qc)	Airbus A320 et Cessna 172	Risque de collision	A04Q0089
2004.08.19	Aéroport de Saint-Jean (N.-B.)	Piper PA-31-350 (Navajo)	Collision avec le relief	A04A0099

Annexe A – Rapports publiés par le BST en 2006-2007

par secteur

Rapports d'enquête sur des événements maritimes publiés en 2006-2007

DATE	ENDROIT	NOM DU NAVIRE	TYPE DE NAVIRE	ÉVÈNEMENT	RAPPORT
2003.12.06	Au large de Saint-Jean, île d'Orléans (Qc)	<i>Yong Kang</i>	Vraquier	Echouement	M03L0148
2003.12.20	Fleuve Fraser près de Mission (C.-B.)	<i>Mistral</i>	Embarcation de plaisance	Abordage	M03W0265
2004.01.11	Gare maritime de la baie Horseshoe (C.-B.)	<i>Charles H. Queen of Surrey</i>	Traversier roulier pour véhicules et passagers	Abordage	M04W0006
2004.01.23	Sand Cove (N.-B.)	<i>Lo-Da-Kash</i>	Petit bateau de pêche	Naufrage et pertes de vie	M04M0002
2004.06.17	Au large de Natashquan (Qc)	<i>Persistence I</i>	Bateau de pêche	Envahissement	M04L0065
2004.09.19	À 5 nm à l'est du cap Bonavista (T.-N.-L.)	<i>Ryan's Commander</i>	Petit bateau de pêche	Chavirement et pertes de vie	M04N0086
2005.06.03	Canal de la rive sud. Voie maritime du Saint-Laurent (Qc)	<i>Federal Sakura</i>	Vraquier	Heurt	M05C0019
2005.06.29	Au large de l'île Savary, portion nord du détroit de Géorgie (C.-B.)	<i>Morning Sunrise</i>	Bateau de pêche	Naufrage	M05W0110

Rapport d'enquête sur un événement de pipeline publié en 2006-2007

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÈNEMENT	RAPPORT
2005.10.18	Près d'Empress (Alb.)	FootHills Pipe Lines Ltd.	Défaillance d'un automate programmable	P05H0061

Annexes

- Annexe A – Rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur
- Annexe B – Évaluation des réponses à des recommandations émises en 2005-2006
- Annexe C – Définitions
- Annexe D – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports
- Annexe E – États financiers vérifiés

Au cours de l'exercice, le BST a reçu le rapport de surveillance sur l'examen des dossiers de classification des postes effectué en 2005-2006 par l'Agence de la fonction publique du Canada. Selon ce rapport, le BST doit revoir et mettre à jour la description et la classification de certains postes et améliorer certaines procédures internes. La direction du BST a préparé une réponse au rapport de l'Agence. Le rapport de l'Agence et la réponse du BST seront affichés sur le site web de l'Agence au cours des prochains mois.

De plus, le Secrétariat du Conseil du Trésor a procédé en 2006-2007 à une évaluation du BST selon le Cadre de responsabilisation de gestion. Les résultats de cette évaluation ont été communiqués au BST et la direction élabore présentement une réponse qui sera soumise au Secrétariat du Conseil du Trésor. Les résultats de cette évaluation seront publiés par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

3.4 Autres renseignements et contacts

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête publiés depuis 1995 sur le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre secteurs de transport; ces rapports sont également disponibles sur le site Web. Le BST publie un rapport annuel au Parlement qui est disponible sur demande en format imprimé et sur le site Web du BST. Le rapport sur les plans et les priorités et le rapport ministériel sur le rendement des années précédentes ainsi que beaucoup de renseignements complémentaires sont également disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca).

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst.gc.ca
Téléphone : 819-994-3741
Télécopieur : 819-997-2239

Au cours de la période visée par le rapport, aucun comité parlementaire n'a formulé de recommandations destinées expressément au BST. La vérificatrice générale a procédé à une vérification des états financiers du BST et émis une opinion sans réserve. Une copie du rapport de la vérificatrice générale est jointe à l'annexe E.

En 2006-2007, le BST a achevé trois projets de vérification interne. Il a d'abord terminé la vérification sur les frais d'accueil et formulé sa réponse et son plan d'action. Le rapport de vérification et la réponse ont été publiés sur le site web. Les vérificateurs ont conclu que le BST respecte les normes gouvernementales et qu'il n'y avait aucun problème majeur. Par contre, des recommandations ont été formulées quant à la formation du personnel, la mise à jour des procédures internes et la tenue des dossiers. Au cours de l'année, le BST a également entrepris deux autres projets de vérification interne portant sur l'optimisation des ressources dans le volet sur le terrain de l'enquête Air France et sur la disponibilité des outils de travail dans les deux langues officielles. Ces deux projets ont été terminés avant la fin de l'exercice et soumis à la direction pour l'élaboration de réponses et de plans d'action en 2007-2008. Dans les deux cas, les vérificateurs n'ont pas identifié de préoccupations majeures, mais ils ont tout de même formulé quelques recommandations visant à améliorer le mode de fonctionnement. Ces deux rapports de vérification, ainsi que les plans d'action s'y rattachant, devraient être publiés sous peu. Les trois rapports de vérification et les réponses pertinentes de la gestion seront affichés sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/common/disclosure/audit/overview.asp.

3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations

Norme de service	Résultats liés au rendement	Consultation auprès des intervenants
La réponse est donnée dans les 30 jours suivant la réception de la demande; ce délai peut être prolongé conformément à l'article 9 de la LAI. Les avis de prorogation sont envoyés dans les 30 jours suivant la réception de la demande.	Voir les résultats dans le Rapport annuel au Parlement sur la gestion de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur les renseignements personnels 2006-2007 sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/publication/s/index.asp#atip .	La norme de service est établie par la Loi sur l'accès à l'information et le Règlement sur l'accès à l'information. Le ministère de la Justice et le Secrétaire du Conseil du Trésor ont consulté les intervenants pour les modifications faites en 1986 et 1992.

(en milliers de dollars)		2006-2007
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 850	
Contributions de l'employeur aux régimes d'assurance des employés et dépenses payées par le Conseil du Trésor	1 593	
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général	60	
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	15	
Total des services reçus à titre gracieux	3 518	

Tableau financier 3 : Services reçus à titre gracieux

Tableau financier 4 : Frais d'utilisation

Frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Revenu réel 2005-2006	Revenu réel 2006-2007
Frais d'utilisation	Frais	des frais	modification	2005-2006	2006-2007
Frais exigés pour le traitement de demandes d'accès faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information (LAI)	Autres produits et services (O)	Loi sur l'accès à l'information	1992	2 625,61 \$	160,00 \$

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles (équivalents à temps plein compris)

Activités de programme (en milliers de dollars)	2004-2005 Dépenses réelles	2005-2006 Dépenses réelles	Budget principal	2006-2007		
				Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	25 562	24 865	24 017	25 477	25 130	24 484
Services intégrés	6 637	6 434	5 121	5 432	6 537	6 400
Total	32 199	31 299	29 138	30 909	31 667	30 884
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 351	3 303	3 236	3 285	3 518	3 518
Total des dépenses ministérielles	35 550	34 602	32 374	34 194	35 185	34 402
Équivalents à temps plein	244	234	240	234	S/O	226

Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et des montants reçus par le biais des budgets supplémentaires des dépenses.

Dans l'ensemble, les dépenses réelles pour 2006-2007 sont moins élevées que celles de 2005-2006. Cette légère diminution est principalement attribuable à une réduction de 0,4 million des dépenses associées aux enquêtes majeures. Tout comme en 2005-2006, les dépenses de 2006-2007 semblent moins élevées que celles de 2004-2005. Le BST avait cependant reçu en 2004-2005 du financement spécial à court terme du Parlement pour répondre à des pressions particulières sur les ressources. Les dépenses associées à ce financement spécial s'élevaient à 2,1 millions de dollars. Donc, si l'on fait abstraction des dépenses spéciales, les dépenses réelles pour 2006-2007 sont plus élevées que celles de 2004-2005. Tout comme en 2005-2006, cette augmentation est principalement attribuable aux augmentations salariales des employés prévues dans les nouvelles conventions collectives.

Les tableaux suivants présentent les services reçus à titre gracieux par le BST et les frais d'utilisation recueillis.

Par l'entremise du Budget supplémentaire des dépenses, le BST a obtenu des autorisations supplémentaires de dépenser de 1 674 000 \$. Ce montant comprenait 1 046 000 \$ pour couvrir les coûts liés à des enquêtes portant sur le naufrage du traversier *Queen of the North* en Colombie-Britannique, le vol d'Air Transat qui a perdu une gouverne de direction à destination du Canada en provenance de Cuba et les détails de trains survenus à Lévis (Québec), à McBride (Alberta) et à Lillooet (Colombie-Britannique). Ce montant comprenait également un report de fonds du budget de fonctionnement de l'organisation de 2005-2006 de l'ordre de 758 000 \$. Le Conseil du Trésor a cependant déduit des fonds disponibles 69 672 \$ pour couvrir les dépenses qui avaient excédé l'autorisation de dépenser de 2005-2006. Il a aussi retranché 60 000 \$ des fonds disponibles en guise de contribution aux réductions annoncées dans le Budget 2005 à la suite de l'examen des approvisionnement par le Comité d'examen des dépenses.

En plus des fonds disponibles à partir du Budget supplémentaire des dépenses, le Conseil du Trésor a autorisé un rajustement de 1 096 000 \$ en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives. Il a cependant retranché 249 000 \$ des fonds en guise de rajustement aux contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés. À la suite de toutes ces transactions, le total des autorisations budgétaires du BST se chiffrait à 31 667 000 \$. En 2006-2007, le BST a utilisé 30 884 000 \$ des autorisations permises. Les états financiers complets vérifiés du BST figurent à l'annexe E.

Le tableau suivant compare les données du Budget principal des dépenses, des dépenses prévues, du total des autorisations et des dépenses réelles du plus récent exercice terminé, de même que le montant historique des dépenses réelles du BST.

Le tableau qui suit explique d'abord comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

Tableau financier 1 : Postes votés et législatifs

(en milliers de dollars)				
2006-2007				
Poste	Libellé du poste	Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports			
10	Dépenses de programme	25 486	27 257	28 256
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 652	3 652	3 403
(S)	Revenus disponibles	0	0	8
	Total pour le ministère	29 138	30 909	31 667
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et aux montants reçus par le biais du Budget supplémentaire des dépenses.				
				30 884

Le tableau suivant donne une ventilation détaillée des modifications aux autorisations totales pendant l'année.

Autorisations		Montant (en milliers de dollars)
Budget principal des dépenses		29 138
Rajustements :		
-	Budget supplémentaire des dépenses – Crédit 10a ⁽¹⁾	1 674
-	Transfert du Conseil du Trésor – Crédit 15 ⁽²⁾	1 096
(S)	Rajustement de fin d'année aux régimes d'avantages sociaux des employés	(249)
(S)	Revenus disponibles	8
Autorisations totales		31 667

- (1) Des détails concernant ce rajustement sont fournis dans le paragraphe qui suit.
 (2) Ce rajustement comprend les fonds versés en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives.

au directeur exécutif, s'assure que les communications sont intégrées dans toutes les étapes de la planification, de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la gestion des programmes.

Les membres du Bureau contribuent à l'activité de programme par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de sensibilisation auprès des intervenants.

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à l'activité de programme par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances, et sur le maintien des communications avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

La Direction générale des services intégrés contribue à l'activité de programme en fournissant des services de planification ministérielle, de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion de l'information, de gestion des technologies informatiques, de gestion administrative et de gestion du matériel. La direction générale participe aussi à la promotion de pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

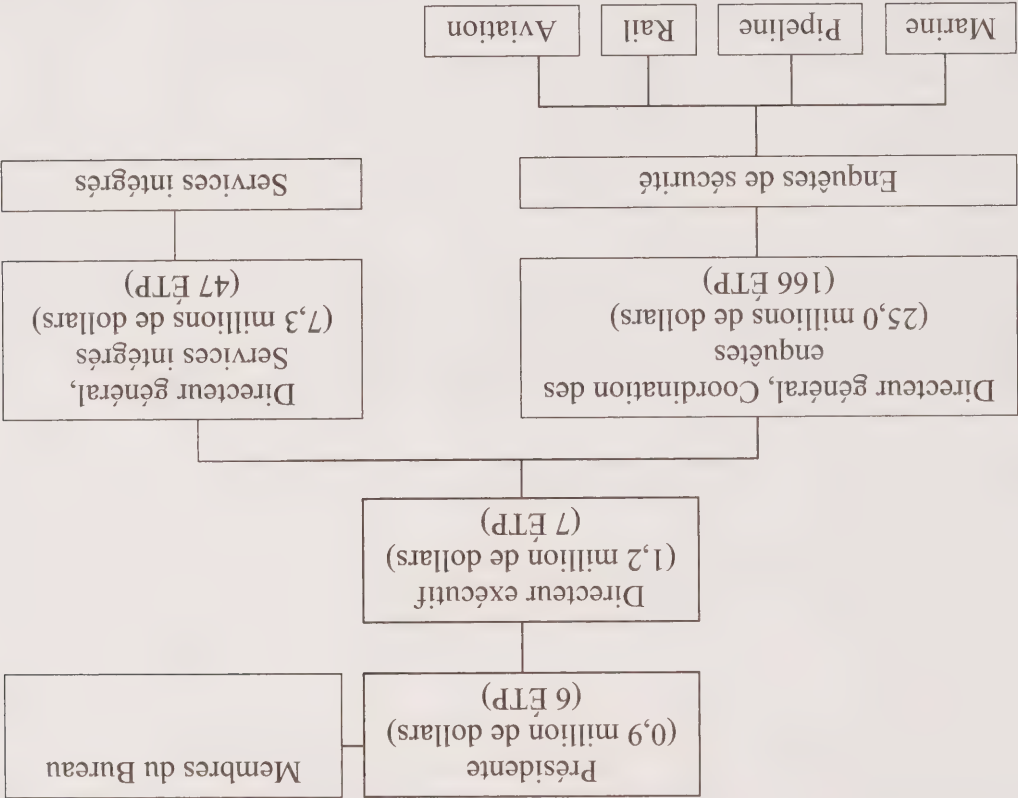
3.2 Renseignements financiers

Les tableaux suivants fournissent un résumé des ressources financières qui ont été allouées au BST ainsi que des détails sur les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat.

3.1 Structure organisationnelle

L'architecture des activités de programme du BST définit une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise du Président du Conseil privé de la Reine. La présidente, secondée par le directeur exécutif et le directeur général de la Coordination des enquêtes, est responsable de toutes les activités associées à cette activité de programme. Le directeur général des Services intégrés voit à la prestation de la gamme complète des services intégrés nécessaires à l'appui des opérations ministérielles.

Figure 12 : Structure d'imputabilité des activités de programme



La présidente et le directeur exécutif contribuent à l'activité de programme en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de sensibilisation auprès des intervenants. La Division des communications, se rapportant

Après l'enquête sur la dislocation en vol d'un hélicoptère (A05P0269), la Columbia Helicopters Incorporated a avisé tous les équipages d'hélicoptères Boeing 107 des procédures périodiques visant à vérifier le fonctionnement et le bon état de service des contacts de fin de course de l'actionneur de compensation de régime. Boeing Aerospace Support-Philadelphia a publié le bulletin de service 107-67-1001, demandant que tous les exploitants des hélicoptères de modèle 107 (BV et KV) et des versions dérivées du 107 inspectent et testent le fonctionnement des contacts de fin de course de l'actionneur de compensation longitudinale de pas cyclique. Boeing a recommandé que ce test soit exécuté avant le prochain vol, puis avant chaque vol subséquent jusqu'à nouvel ordre.

Par suite de l'avis de sécurité A050012 (A05Q0024), Transports Canada a indiqué qu'il étudierait la possibilité d'ajouter l'information concernant le niveau de certification d'une piste au *Supplément de vol – Canada*, ce qui fournirait plus d'information et de précisions aux pilotes concernant tout changement à la validité de la certification d'une piste donnée.

Par suite de l'enquête A05O0112 et de la vérification subséquente effectuée par Transports Canada, Rapid Aircraft Repair Inc. a engagé un directeur de l'assurance de la qualité et l'a désigné comme étant la personne responsable de la maintenance. La compagnie a modifié son programme d'assurance de la qualité afin d'assurer une surveillance plus étroite de toutes les opérations de maintenance que ce qui était permis avec l'ancien programme; a mis en œuvre un processus de discussions régulières sur le contrôle des procédés; a mis en œuvre un processus de vérification du débattement complet des commandes avant démontage; a mis en œuvre une formation additionnelle en facteurs humains, entraînant une amélioration du signallement des problèmes potentiels; et a commencé à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.

Après le début d'une enquête sur le déclenchement d'un vibreur de manche à haute altitude (A05W0109), Bombardier Aéropatiale a publié un message à l'intention de tous les exploitants des versions CRJ705/900 du CL-65, dans lequel il a recommandé de ne effectuer aucun vol à une vitesse inférieure à la vitesse de traînée minimale, telle que définie dans la section des renseignements généraux sur la vitesse du manuel de planification de vol et de conduite de vol en croisière de ce type d'avion. La compagnie Air Canada Jazz a introduit un programme de formation en neuf modules intitulé « High Altitude and High Speed Training » (formation au vol à haute altitude et à grande vitesse) à l'intention des pilotes de CRJ705. Transports Canada a publié la Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires 0247. Cette circulaire fournit des lignes directrices et des recommandations aux exploitants sur la formation aux techniques de sortie de décrochage et sur le contrôle de compétence, dans le but de s'assurer que les équipages de conduite sont en mesure de reconnaître les signes précurseurs d'un décrochage imminent et d'appliquer les mesures de redressement appropriées afin d'éviter un décrochage ou une perte d'altitude de l'avion.

À la suite d'une enquête sur une perte de puissance et collision avec le relief (A05O0125), le fabricant des troussees de construction de l'appareil a diffusé de l'information relative aux dangers liés à l'utilisation de la poignée de manche pour actionner la compensation et les volets dans le site Web d'information technique utilisé par les propriétaires internationaux.

Par suite de l'enquête A05O0147 du BST (collision avec un plan d'eau), le BST a déterminé que le pilote a réussi à se déplacer en place droite après que l'avion a chaviré, mais n'est pas arrivé à évacuer l'avion. Transports Canada a fait une évaluation des risques inhérents à l'évacuation d'un hydravion submergé afin de déterminer l'importance des risques liés à ce type d'évacuation ainsi que les moyens les plus efficaces de réduire ces risques.

2.10.4.2 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur aérien

Par suite de la recommandation A04-02 dans le cadre de l'enquête A04H0001, Transports Canada a réévalué les poids standard pour les passagers et les bagages à main et les a rajustés pour tous les aéronefs afin de tenir compte des réalités actuelles. La Federal Aviation Administration (FAA) a publié la consigne de navigabilité 2005-07-01 concernant les avions Cessna 208 et 208B. Cette consigne de navigabilité a vu le jour à la suite de plusieurs accidents et incidents survenus à des Cessna 208 et 208B exploités dans des conditions de givrage, dont cet événement. L'objet de la consigne est de garantir que l'information fournie est suffisante pour permettre au pilote de garder la maîtrise de l'appareil dans des conditions givrantes.

Après avoir reçu l'avis de sécurité aérienne A040058 du BST envoyé dans le cadre de l'enquête A04H0004 du BST, Transports Canada a laissé savoir qu'il élaborait une Circulaire consultative de l'Aviation commerciale et d'affaires sur la nécessité de veiller au contrôle de l'exacitude de la masse du fret et qu'il la diffuserait bientôt. En outre, par suite de l'avis de sécurité A040059 du BST sur l'information erronée dans les données de pente de piste, Transports Canada a envoyé un bulletin urgent de la Sécurité des aéroports et aux aéroports et aux aéroports enregistrés pour leur rappeler qu'ils doivent vérifier les données publiées.

Pendant une enquête du BST sur un risque de collision (A04Q0089), NAV CANADA a entrepris une réécriture majeure du cours de formation de base sur le vol selon les règles de vol à vue du contrôle de la circulation aérienne donné à son installation de formation et il a mis en œuvre le nouveau programme de ce cours. Les procédures d'urgence sont enseignées dans le cadre d'activités en classe avec instructeur au cours desquelles la phraseologie connexe est utilisée. On enseigne en classe les situations de non-conformité auxquelles un pilote peut être confronté, et on s'y exerce dans le cadre de nombreux exercices sur le simulateur dynamique d'aéroport de 360 degrés pendant toute la durée du cours.

Dans le cadre de l'enquête du BST sur un risque de collision survenu à l'aéroport international de Vancouver, en Colombie-Britannique (A04P0397), le gestionnaire de la tour de l'aéroport international de Vancouver a publié un bulletin pour rappeler aux contrôleurs de se conformer à la directive du *Manuel d'exploitation du contrôle de la circulation aérienne* (MANOPS ATC) spécifiant qu'il faut mentionner le nom de l'intersection ou de la voie de circulation lorsqu'on transmet des instructions d'alignement sur une piste ou des autorisations de décollage à partir d'une intersection. NAV CANADA a proposé une modification à la section RAC 4.2.8 du *Manuel d'information aéronautique* (AIM) voulant que les pilotes donnent leur position et le numéro de piste lorsqu'ils demandent une autorisation de décollage.

<div>Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit avion, Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité</div> <div>Rapport SII A05-01</div>		<div>RECOMMANDATION</div> <div>A06-10</div>	<p>Qu'afin de réduire le nombre d'incendies qui se déclareraient après des accidents offrant des chances de survie mettant en cause de nouveaux avions de production ayant une masse inférieure à 5700 kg, Transports Canada, la Federal Aviation Administration et d'autres organismes de réglementation étrangers effectuent des évaluations des risques des éléments qui suivent afin de déterminer la faisabilité du montage en rattrapage sur les aéronefs existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - certains moyens techniques permettant d'éviter que des articles portés à haute température ne deviennent des sources d'incendie; - des procédés techniques conçus pour neutraliser la batterie et le circuit électrique à l'impact pour empêcher les arcs électriques à haute température d'être une source d'incendie; - la présence de matériaux isolants protecteurs ou sacrificiels aux endroits exposés à la chaleur ou aux étincelles dues au frottement lors d'un accident pour empêcher les étincelles de frottement d'être une source d'incendie; - certains composants du circuit carburant résistant à l'écrasement capables de confiner le carburant. 	RÉPONSE	<div>ÉVALUATION DU BUREAU</div> <div>Prochain exercice</div>	<div>CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU</div> <div>En suspens</div>
---	--	---	--	---------	--	--

Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit aéronef, Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité

Rapport SII A05-01

RECOMMANDATION

A06-09

Qu'afin de réduire le nombre d'incendies qui se déclarent après des accidents offrant des chances de survie et mettant en cause de nouveaux avions de production ayant une masse inférieure à 5700 kg, Transports Canada, la Federal Aviation Administration et d'autres organismes de réglementation étrangers ajoutent dans les normes relatives à la définition de type des nouveaux avions :

- des méthodes visant à réduire le risque que des articles portés à haute température ne deviennent des sources d'incendie;
- des procédés techniques conçus pour neutraliser la batterie et le circuit électrique à l'impact pour empêcher les arcs électriques à haute température d'être une source d'incendie;
- des exigences imposant la présence de matériaux isolants protecteurs ou sacrificiels aux endroits exposés à la chaleur ou aux étincelles dues au frottement lors d'un accident pour empêcher les étincelles de frottement d'être une source d'incendie;
- des exigences en matière de résistance à l'écrasement du circuit carburant;
- des exigences voulant que les réservoirs de carburant soient situés le plus loin possible des parties occupées de l'aéronef et voulant que les conduites de carburant passent à l'extérieur des parties occupées de l'aéronef afin d'augmenter la distance entre les occupants et le carburant;
- de meilleures normes relatives aux issues, aux dispositifs de retenue et aux sièges afin d'améliorer les chances de survie et les possibilités d'évacuation des occupants.

RÉPONSE

ÉVALUATION DU

BUREAU

CATÉGORIE DE

L'ÉVALUATION DU

BUREAU

En suspens

Prochain exercice

Sous examen

<p>Décollage à puissance réduite et collision avec le relief d'un Boeing 747-244SF exploité par MK Airlines Limited à l'aéroport international de Halifax (Nouvelle-Ecosse) le 14 octobre 2004</p> <p>Rapport A04H0004</p>	
<p>CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU</p>	<p>Intention satisfaisante</p>

<p>Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit aéronef, Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité</p> <p>Rapport SII A05-01</p>	
<p>RECOMMANDATION</p>	<p>A06-08</p> <p>Que Transports Canada, de concert avec la Federal Aviation Administration et d'autres organismes de réglementation étrangers, révise l'analyse des avantages par rapport aux coûts du <i>Notice of Proposed Rule Making</i> (NPRM) 85-7A à l'aide des statistiques canadiennes sur les incendies après impact et des chiffres canadiens actuels de la valeur estimative d'une vie statistique, en tenant compte des dernières avancées technologiques en matière de prévention des incendies après impact.</p>
<p>RÉPONSE</p>	<p>Sous examen</p>
<p>ÉVALUATION DU BUREAU</p>	<p>Prochain exercice</p>
<p>CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU</p>	<p>En suspens</p>

<p>Décollage à puissance réduite et collision avec le relief d'un Boeing 747-244SF exploité par MK Airlines Limited à l'aéroport international de Halifax (Nouvelle-Ecosse) le 14 octobre 2004</p> <p>Rapport A04H0004</p>	<p>Selon Transports Canada, même s'il est concevable de créer un tel système à l'aide de notre technologie actuelle, le secteur privé et les chercheurs devront déployer des efforts considérables pour établir les critères appropriés de conception, dresser des projets détaillés, fixer le développement du système et entreprendre un nombre important d'essais pour s'assurer d'une fiabilité maximale avant de passer à l'étape suivante. Qui plus est, les critères de conception et les normes devront faire l'objet d'une harmonisation avec les autres administrations de l'aviation civile.</p> <p>Dans sa lettre, Transports Canada dit également qu'il ne peut actuellement exiger que les aéronefs soient équipés d'un système de surveillance des performances au décollage, mais réévaluera la situation dès qu'un produit admissible aura été mis au point.</p>	<p>ÉVALUATION DU BUREAU</p> <p>Dans sa réponse, Transports Canada dit qu'il ne peut exiger que les aéronefs soient équipés d'un système de surveillance des performances de décollage puisqu'il ne connaît aucun système homologué disponible sur le marché pour l'industrie. Transports Canada note cependant la suggestion du BST que la recherche sur la technologie du système de surveillance des performances de décollage serait utile et précise que dans cette veine il a formé une équipe de projet interdisciplinaire pour se pencher sur la question. Transports Canada décrit les travaux réalisés par l'équipe de projet et donne les détails de son plan d'action qui prévoit la détermination de ce qui reste à faire pour qu'un système de surveillance des performances de décollage admissible à la certification puisse être disponible sur le marché, la conduite d'entretiens avec les membres de l'industrie afin de jauger leur intérêt pour trouver une solution au système de surveillance des performances de décollage, ainsi que la conduite de travaux avec les membres de l'industrie pour la mise en œuvre d'un système admissible à la certification. De plus, Transports Canada invite le BST à faire partie de son équipe de projet de recherche préliminaire.</p>
--	---	--

le statut de 7 recommandations d'actif à inactif. À la fin de l'exercice 2006-2007, on comptait 37 recommandations avec un statut actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.10.4.1 Recommandations émises en 2006-2007 dans le secteur aérien

<p>Décollage à puissance réduite et collision avec le relief d'un Boeing 747-244SF exploité par MK Airlines Limited à l'aéroport international de Halifax (Nouvelle-Écosse) le 14 octobre 2004</p> <p>Rapport A04H0004</p>	
<p>RECOMMANDATION</p> <p>A06-07</p> <p>Que le ministère des Transports du Canada, en liaison avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Federal Aviation Administration des États-Unis, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne et d'autres instances de réglementation, instaure une exigence pour que les avions de la catégorie transport soient tenus d'être équipés d'un système de surveillance des performances de décollage permettant d'alerter rapidement et avec précision les équipages de conduite en cas de performances de décollage insuffisantes.</p>	<p>RÉPONSE</p> <p>Transports Canada convient que, s'il existait un système de surveillance des performances de décollage capable de fonctionner de la manière prévue, celui-ci aurait pour avantage d'assurer un niveau élevé de sécurité. Par contre, Transports Canada croit qu'avant que les administrations de l'aviation civile n'exigent des aéronefs qu'ils soient équipés d'un système de surveillance des performances de décollage, il faudra qu'un système approuvé existe bel et bien. Or, Transports Canada n'est pas au courant de l'existence d'un système homologué qui réponde actuellement aux objectifs de la présente recommandation.</p>

2.10.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 14 indique le coût net des enquêtes sur les événements aéronautiques pour les Canadiens. Comparativement à l'exercice précédent, les coûts nets des enquêtes ont légèrement diminué. Le coût net moyen par enquête terminée a cependant augmenté de 39,3 % du fait de l'envergure des enquêtes menées au Canada, et de l'augmentation des coûts associés aux enquêtes menées à l'étranger mettant en cause des exploitants et des produits certifiés au Canada. Le nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur a respectivement diminué de 21,7 % et de 35 %.

Tableau 14 : Ressources dans le secteur aérien

2005-2006		2006-2007	
Coûts réels – Direction des enquêtes (Aviation)	ÉTP	ÉTP	en milliers de dollars
	en milliers de dollars	en milliers de dollars	
Coûts des services internes professionnels et de communication	43,8	4 963	40,8
Coûts des services intégrés	26,5	3 258	26,1
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		2 128	
Services reçus gratuitement		1 896	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur de l'aviation	127,2	19 861	125,1
Indicateurs	2005-2006		2006-2007
Nombre d'enquêteurs	51,7	54,0	
Coût net moyen par enquête terminée	374 741 \$	522 135 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,97	0,76	
Enquêtes terminées par enquêteur	1,03	0,67	

2.10.4 Mesures de sécurité prises

En 2006-2007, le BST a émis quatre recommandations en matière de sécurité aérienne. Le Bureau a estimé qu'une des réponses dénotait une intention satisfaisante, et l'évaluation initiale est en suspens pour les trois autres recommandations.

La Direction des enquêtes (Aviation) a évalué les réponses à 6 recommandations émises en 2005-2006 (voir les détails à l'annexe B) et réévalué les réponses à 35 recommandations des années précédentes. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer

Enquêtes entreprises	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes terminées	70	40	67	53	36
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	494	485	524	404	516
Recommandations	17	0	4	6	4
Avis de sécurité	13	9	9	7	16
Letres d'information	6	8	6	5	12

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Tableau 13 : Productivité dans le secteur aérien

Un total de 41 enquêtes sur des accidents aéronautiques ont été entreprises en 2006-2007 et 36 enquêtes ont été terminées. Ces chiffres représentent une diminution du nombre d'enquêtes entreprises par rapport à l'année précédente (50) et du nombre d'enquêtes terminées (53). La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 516 jours, comparativement à 404 jours à l'exercice précédent, ce qui est dû aux efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes. Une liste complète de tous les rapports aéronautiques publiés en 2006-2007 se trouve à l'annexe A.

2.10.2 Enquêtes

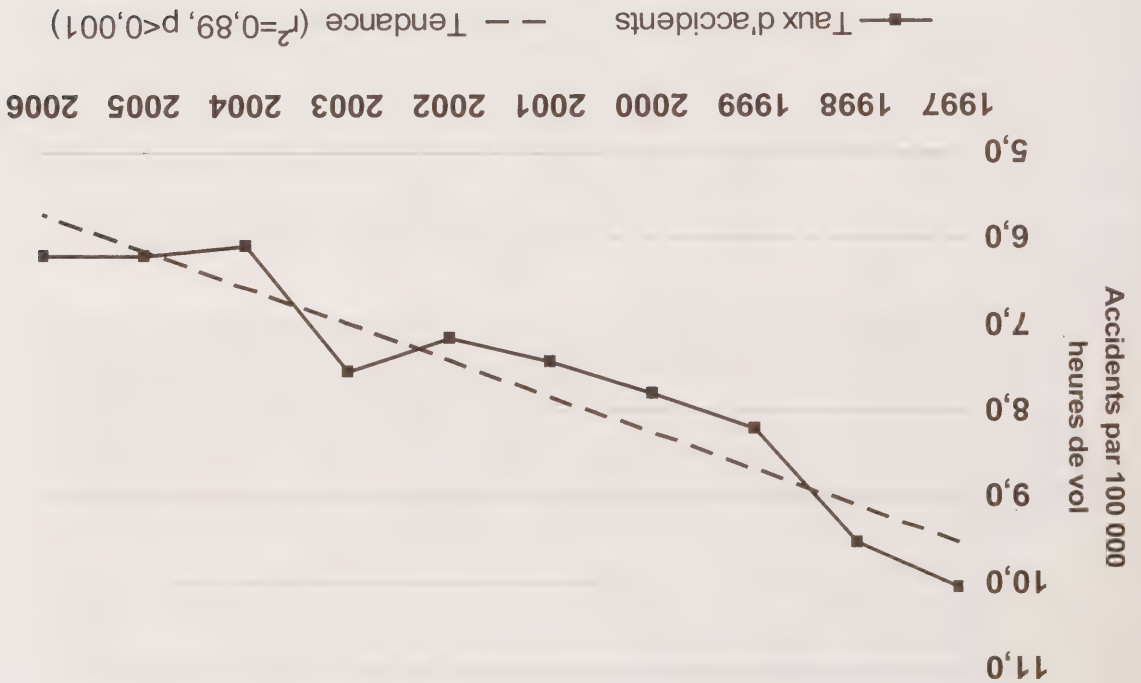


Figure 11 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada

Un des indicateurs de la sécurité aérienne au Canada est le taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada. Ce taux est resté le même que celui de 2005 (6,2 accidents par 100 000 heures), mais il est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale (7,1). La ligne de tendance indique également une orientation vers la baisse au cours des 10 dernières années.

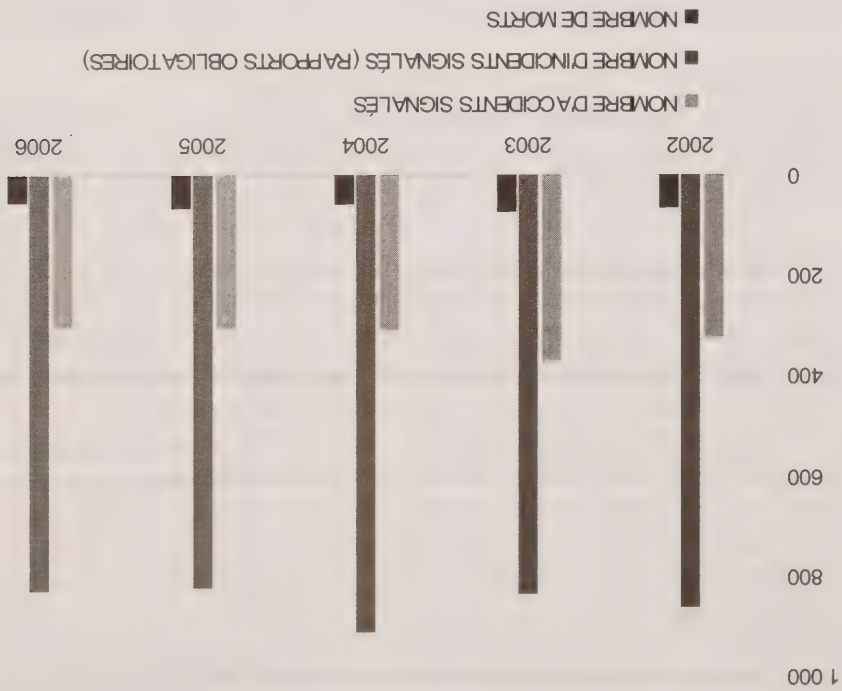


Figure 10 : Événements aéronautiques et nombre de morts

2.10 Secteur aérien

2.10.1 Statistiques annuelles

On a enregistré 262 accidents à des aéronefs immatriculés au Canada autres que des avions ultra-légers, en hausse de 2 % par rapport à 2005 (258), mais en baisse de 5 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (275). Le nombre d'heures de vol en 2006 est estimé à 4 161 000 heures, ce qui donne un taux d'accidents de 6,2 accidents par 100 000 heures de vol, le même taux que celui de 2005, mais en baisse par rapport à la moyenne quinquennale (7,1). On a enregistré 31 accidents mortels (qui ont fait 52 morts) à des aéronefs immatriculés au Canada autres que des avions ultra-légers. Ces chiffres sont comparables à ceux de 2005 (34 accidents mortels qui ont fait 51 morts) et à ceux de la moyenne quinquennale (31 accidents mortels qui ont fait 52 morts). Sur ces 31 accidents mortels, 15 sont survenus à des aéronefs commerciaux (6 avions et 9 hélicoptères) et 12 des 16 autres sont survenus à des aéronefs privés.

Le nombre d'accidents d'avion ultra-léger a baissé à 27 en 2006 contre 31 en 2005 et le nombre d'accidents mortels en 2006 (1) a connu une baisse considérable par rapport à 2005 (5).

Le nombre d'aéronefs immatriculés à l'étranger en cause dans des accidents au Canada a baissé par rapport à 2005, passant de 18 à 14. Le nombre d'accidents mortels a diminué à 2 en 2006 par rapport à 6 en 2005.

En 2006, 823 incidents ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements. Ce chiffre est comparable au total de 2005 (822), mais est plus bas de 4 % que la moyenne de 2001 à 2005 (857).

En réponse à l'avis de sécurité ferroviaire 03/06 (événement R06T0022 du BST), le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ont accéléré l'inspection et le retrait du service de certains essieux montés qu'on avait décelés comme pouvant avoir une roue lâche.

Après avoir reçu l'avis de sécurité ferroviaire 06/06 (événement R06V0136 du BST), le CN a lancé une campagne éclair visant à faire l'essai des clapets de non-retour des locomotives et les clapets défectueux ont été remplacés. En outre, on a augmenté la fréquence de remplacement obligatoire de ces clapets.

En réponse à deux autres avis de sécurité ferroviaire (07/06 et 08/06) au sujet de l'événement R06V0183 du BST, Transports Canada a émis deux avis en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* à la compagnie ferroviaire White Pass & Yukon Route au sujet de 12 problèmes distincts relatifs à l'exploitation et au matériel exigeant des explications sur la façon dont ces problèmes seront résolus.

Après avoir reçu la lettre d'information sur la sécurité ferroviaire 02/06, le CFCP a pris des mesures visant à s'assurer que les protocoles de communications en cas d'interventions d'urgence entre la Police provinciale de l'Ontario et la compagnie sont améliorés et que des procédures de formation sont élaborées et communiquées.

En réponse à la lettre d'information sur la sécurité ferroviaire 03/06 (événement R05C0082 du BST), Transports Canada a indiqué que, dans le cadre de vérifications ultérieures, il mettra l'accent sur l'écartement des glisseurs de traverse danseuse des locomotives et sur l'état du revêtement des traverses dansuses.

Par suite de la lettre d'information sur la sécurité ferroviaire 04/06 (événement R05C0082 du BST), Transports Canada a indiqué que, dans le cadre d'inspections et de vérifications ultérieures, il mettra l'accent sur l'inspection des butées des traverses dansuses des locomotives.

2.9.4.2 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur ferroviaire

Rapport R05T0030	
Catégorie de l'évaluation du Bureau	
En suspens	
Accident mortel de piéton mettant en cause un train exploité par le Canadien National à Brockville (Ontario) le 17 février 2005	

<p>Déraillement en voie principale d'un train exploité par le Chemin de fer Canadien Rapport R04T0008</p>	
<p>Pacifique à Whitby (Ontario) le 14 janvier 2004</p>	
<p>RECOMMANDATION</p>	<p>R06-01</p>
<p>Que le ministère des Transports, en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, mette en place des protocoles et de la formation sur le contrôle de la circulation ferroviaire qui tiennent compte des périodes où la charge de travail est lourde et qui accordent une importance primordiale à la sécurité.</p>	<p>Transports Canada est d'accord en principe avec la recommandation et travaillera avec l'industrie dans le contexte de cette recommandation et d'autres initiatives réglementaires connexes.</p>
<p>RÉPONSE</p>	<p>ÉVALUATION DU BUREAU</p>
<p>CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU</p>	<p>En suspens</p>

<p>Accident mortel de piéton mettant en cause un train exploité par le Canadien Rapport R05T0030</p>	
<p>National à Brockville (Ontario) le 17 février 2005</p>	
<p>RECOMMANDATION</p>	<p>R06-02</p>
<p>Que le ministère des Transports évalue les risques pour les piétons à tous les passages à niveau de voies principales à voies multiples, rende publique son évaluation et mette en œuvre un programme, en collaboration avec les intervenants, visant à réduire les risques d'accidents de piétons liés à l'approche d'un deuxième train.</p>	<p>Transports Canada est en désaccord avec cette recommandation. Il remet en question l'analyse et décrit diverses initiatives prises à un grand nombre d'endroits. Transports Canada doit faire l'équilibre entre une multitude d'intérêts divergents lorsqu'il détermine la façon d'améliorer la sécurité ferroviaire.</p>
<p>RÉPONSE</p>	<p>ÉVALUATION DU BUREAU</p>

imposed.

Mesures de sécurité prises

2005-2006		2006-2007	
en milliers	de dollars	en milliers	de dollars
Coûts réels – Direction des enquêtes (Rail)		22,7	
Coûts des services internes		17,5	
professionnels et de communication		1 728	
Coûts des services intégrés		13,0	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		1 216	
Services reçus gratuitement		741	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire		732	
		50,8	
		6 916	
		50,6	
		7 156	
Indicateurs		2005-2006	
Nombre d'enquêteurs		20,0	
Coût net moyen par enquête terminée		768 444 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur		0,45	
Enquêtes terminées par enquêteur		0,95	
		0,64	

Tableau 12 : Ressources dans le secteur ferroviaire

2.9.2 Enquêtes

En tout, 18 nouvelles enquêtes sur des événements ferroviaires ont été entreprises en 2006-2007 comparativement à 9 l'année dernière. De plus, 12 enquêtes ont été terminées comparativement à 9 l'année précédente. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 598 jours, comparativement à 519 à l'exercice précédent. Une liste complète de tous les rapports ferroviaires publiés en 2006-2007 se trouve à l'annexe A.

Tableau 11 : Productivité dans le secteur ferroviaire

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	18	14	14	9	18
Enquêtes terminées	22	15	25	9	12
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	755	894	618	519	598
Recommandations	5	4	3	0	2
Avis de sécurité	6	7	6	9	8
Lettres d'information	9	11	10	8	2

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

2.9.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 12 indique les coûts nets des enquêtes ferroviaires pour les Canadiens et Canadiennes. Comparativement à l'exercice précédent, les coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire ont légèrement augmenté. Le coût net moyen par enquête terminée a diminué de 22,4 % par rapport à l'exercice précédent. Le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur a doublé et le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur a augmenté de 42 %. Ces écarts sont attribuables au fait qu'un grand nombre d'enquêtes terminées avaient été entreprises au cours des années précédentes.

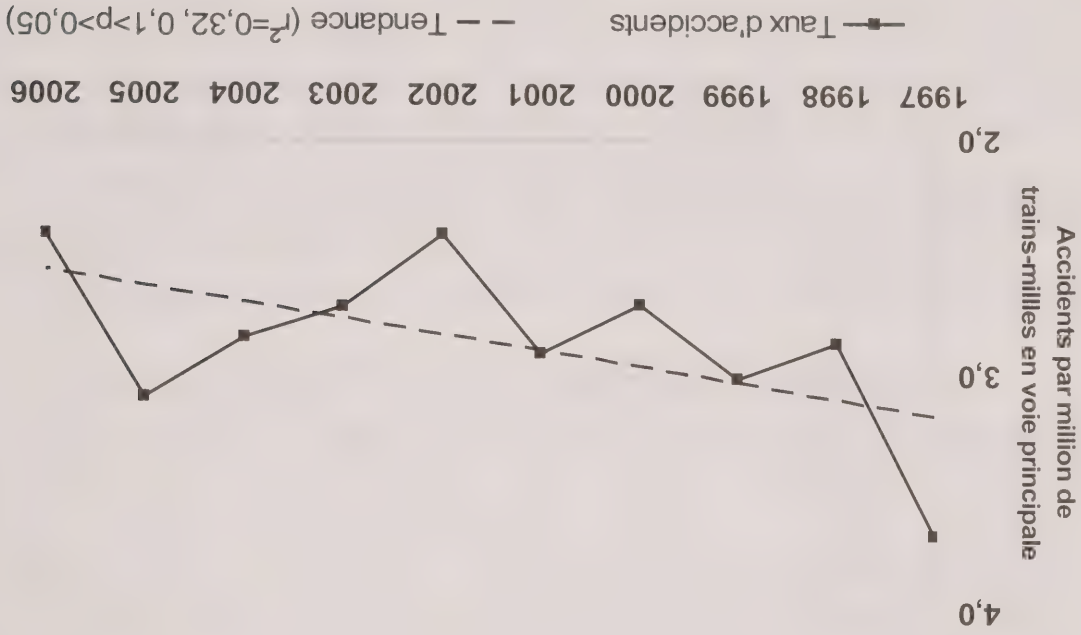


Figure 9 : Taux d'accidents en voie principale

Un des indicateurs de la sécurité ferroviaire au Canada est le taux d'accidents en voie principale. Ce taux est passé de 3,1 accidents par million de trains-milles en voie principale en 2005 à 2,4 en 2006. Au cours des 10 dernières années, la ligne de tendance à la baisse s'approche d'une signification statistique.

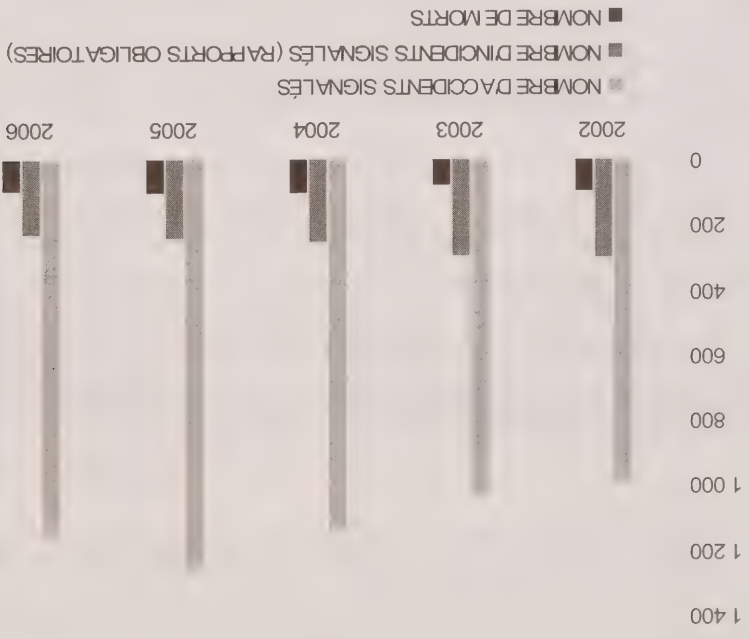


Figure 8 : Événements ferroviaires et nombre de morts

que des employés pourraient subir par suite de l'expulsion de racleurs déposés dans les gares de réception de racleurs. En outre, l'avis donne les mesures que les organismes doivent prendre pour régler ce risque.

2.9 Secteur ferroviaire

2.9.1 Statistiques annuelles

En 2006, 1 144 accidents ferroviaires ont été signalés au BST, soit 8 % de moins qu'en 2005 (1 247), mais 5 % de plus que la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (1 091). On estime que l'activité ferroviaire est comparable à celle de 2005 et a augmenté de 4 % par rapport à la moyenne quinquennale. Le taux d'accidents a diminué à 11,9 accidents par million de trains-milles en 2006, contre les 13,0 de 2005 et les 11,9 de la moyenne quinquennale. Les accidents ferroviaires ont fait 95 morts en 2006, en baisse par rapport à 2005 (103) et à la moyenne quinquennale (96).

On a enregistré trois collisions en voie principale en 2006 comparativement à six en 2005 et en moyenne six par année depuis cinq ans. On a enregistré 133 déraillements en voie principale, soit 31 % de moins qu'en 2005 (194) et 10 % de moins que la moyenne quinquennale (148). Le nombre de déraillements hors d'une voie principale a diminué (480) par rapport à 2005 (540), mais a augmenté par rapport à la moyenne quinquennale (422).

Le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué par rapport à 2005, passant de 269 à 248, et par rapport à la moyenne quinquennale (260). Vingt-huit personnes ont perdu la vie par suite d'un accident à un passage à niveau, contre 37 en 2005 et en moyenne 35 par année depuis cinq ans. Les accidents survenus à des intrus ont baissé de 8 % par rapport à 2005, passant de 64 à 59, mais ils sont en hausse de 4 % par rapport à la moyenne quinquennale (57). Avec un total de 94 morts en 2006, les accidents survenus à des intrus continuent de représenter la majorité des morts dans les accidents ferroviaires. En 2006, on a enregistré 181 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses (y compris des accidents aux passages à niveau avec un véhicule routier transportant des marchandises dangereuses), en baisse par rapport à 2005 (214) et à la moyenne quinquennale (215). Trois de ces accidents ont entraîné un déversement.

En 2006, le nombre d'incidents ferroviaires signalés au BST en vertu des exigences de déclaration a baissé à son plus bas niveau en 24 ans (226) contre 243 en 2005 et en moyenne 283 par année depuis cinq ans. Pour la première fois, la plus grande proportion des 226 incidents signalés ont été des mouvements dépassant les limites d'autorisation (101), surpassant les fuites de marchandises dangereuses (86).

En réponse à la lettre d'information sur la sécurité des pipelines, l'Office national de l'énergie a envoyé un avis de sécurité à toutes les compagnies relevant de sa réglementation, ainsi qu'à l'Association canadienne de pipelines d'énergie, à l'Association canadienne des producteurs pétroliers et aux organismes de réglementation provinciaux. L'avis de sécurité souligne les problèmes de sécurité relatifs aux blessures

2.8.4.1 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur des pipelines

Aucune recommandation sur la sécurité des pipelines n'a été formulée au cours de l'exercice 2006-2007.

2.8.4 Mesures de sécurité prises

2005-2006		2006-2007	
	FTP	en milliers de dollars	FTP
Coûts réels – Direction des enquêtes (Pipeline)	2,0	203	2,0
Coûts des services internes et de professionnels et de communication	1,5	133	1,4
Coûts des services intégrés	0,9	87	0,9
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		57	
Services reçus gratuitement		51	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur des pipelines	4,4	531	4,3
			545
			56
Indicateurs	2005-2006		
Nombre d'enquêteurs	1,8		
Coût net moyen par enquête terminée	530 584 \$		
Enquêtes entreprises par enquêteur	1,11		
Enquêtes terminées par enquêteur	0,56		

Tableau 10 : Ressources dans le secteur des pipelines

Le tableau 10 indique le coût net pour les Canadiens et Canadiennes des enquêtes sur les accidents de pipeline. Les coûts nets des enquêtes dans le secteur des pipelines ont légèrement augmenté par rapport à 2005-2006. On a entrepris une enquête cette année et on en a terminé une.

2.8.3 Liens aux ressources utilisées

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	2	0	0	2	1
Enquêtes terminées	2	0	2	1	1
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	410	0	1 081	922	407
Recommandations	0	0	0	0	0
Avis de sécurité	0	0	0	0	0
Lettres d'information	1	0	0	0	1

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Tableau 9 : Productivité dans le secteur des pipelines

En 2006-2007, une enquête a été entreprise sur un accident de pipeline et une enquête a été terminée. L'enquête terminée a duré 407 jours, une baisse considérable par rapport aux 922 jours de 2005-2006 (cette dernière enquête étant très complexe et ayant exigé un niveau d'effort élevé pour recueillir et analyser les données). Des détails concernant le rapport d'enquête de pipeline publié en 2006-2007 se trouvent à l'annexe A.

2.8.2 Enquêtes

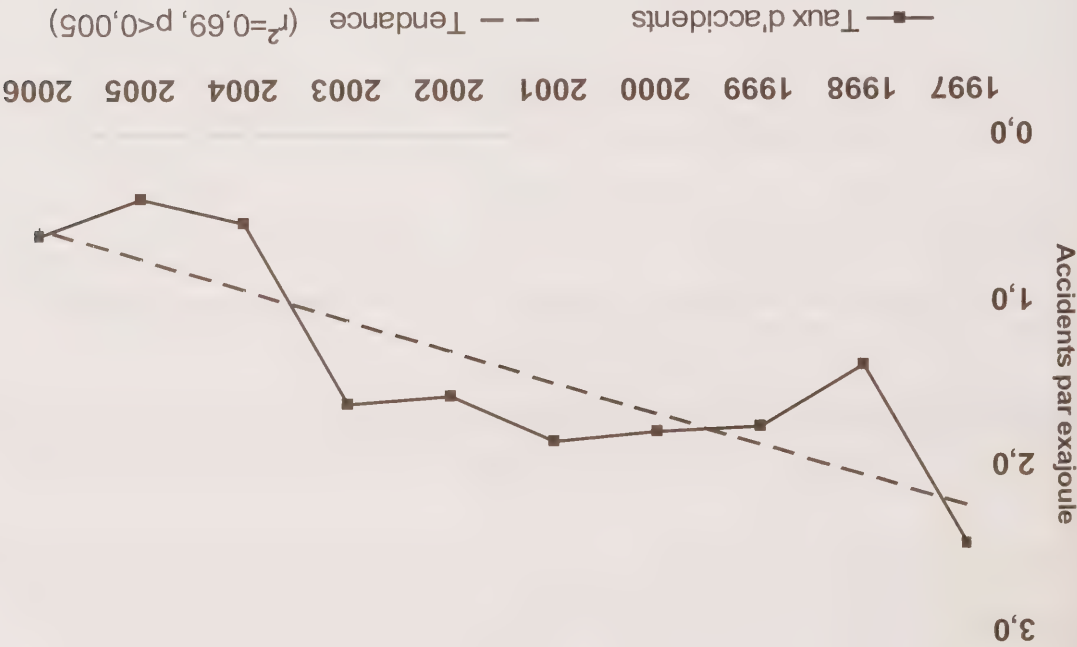


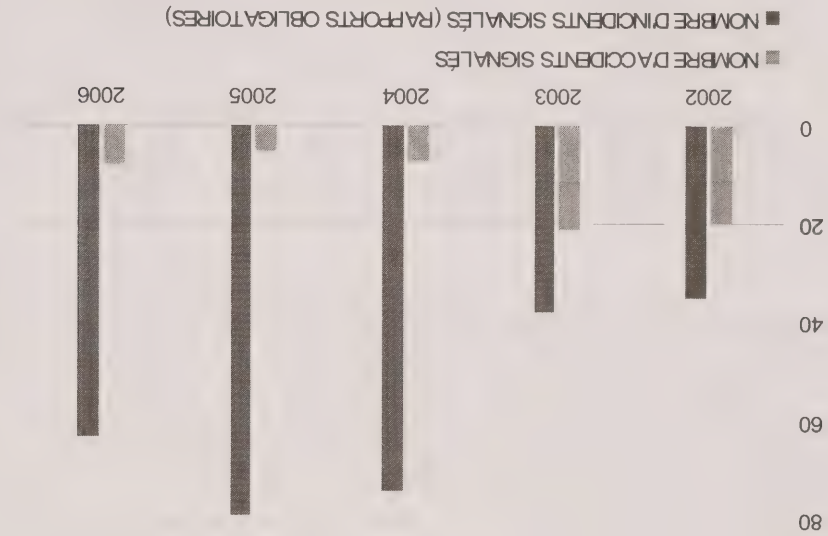
Figure 7 : Taux d'accidents de pipeline

2.8 Secteur des pipelines

2.8.1 Statistiques annuelles

En 2006, 8 accidents de pipeline ont été signalés au BST, une hausse par rapport aux 5 accidents signalés en 2005, mais une baisse par rapport à la moyenne de 2001 à 2005 (15). On estime que les activités liées aux pipelines ont augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente. Le dernier accident mortel de pipeline sous compétence fédérale s'est produit en 1988. Le dernier accident entraînant des blessures graves est survenu en 2000. En 2006, 63 incidents de pipeline ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration, en baisse par rapport à 2005 (79), mais en hausse par rapport à la moyenne quinquennale (52). Parmi ces incidents, 88 % étaient attribuables à des fuites non confinées ou non contrôlées de petites quantités de gaz, de pétrole ou de produits à haute pression de vapeur.

Figure 6 : Événements de pipeline



* Aucune perte de vie par suite d'un accident de pipeline n'a été signalée depuis 1988.

Un indicateur de la sécurité du transport par pipeline au Canada est le taux d'accidents de pipeline. Ce taux a augmenté à 0,6 accident par exajoule en 2006 contre 0,4 en 2005, mais la moyenne entre 2001 et 2005 a diminué à 1,2. La ligne de tendance indique également une nette orientation à la baisse.

2.7.4 Mesures de sécurité prises

Aucune recommandation en matière de sécurité maritime n'a été émise en 2006-2007.

La Direction des enquêtes (Marine) a évalué les réponses à 3 recommandations émises en 2005-2006 (voir les détails à l'annexe B) et réévalué les réponses à 42 recommandations des années précédentes. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer le statut de 9 recommandations d'actif à inactif, laissant donc 33 recommandations avec un statut actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.7.4.1 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur maritime

La compagnie BC Ferries a mis en œuvre d'autres procédures afin de s'assurer que les officiers de pont et les timoniers se familiarisent avec le nouvel équipement sur le pont. L'avis de sécurité maritime 07/06 du BST sur la familiarisation des équipages avec l'équipement a été envoyé à BC Ferries par suite du naufrage du traversier *Queen of the North* (événement M06W0052 du BST).

BC Ferries a mis en œuvre une nouvelle procédure visant à établir des listes de passagers afin de s'assurer que les passagers à bord de ses navires se dirigent vers le nord sont bien inscrits sur les listes de passagers qui sont gardées à terre. L'avis de sécurité maritime 09/06 du BST sur les lignes directrices actuelles pour la création de listes de passagers à bord des traversiers a été envoyé à Transports Canada et une copie a été envoyée à BC Ferries par suite du naufrage du traversier *Queen of the North* (événement M06W0052 du BST).

Transports Canada a rencontré des représentants de l'industrie et du gouvernement afin de discuter de la mise à jour des procédures actuelles dans le port relativement à la manutention de cargaisons de marchandises dangereuses dans le port de Saguenay (Québec). Une petite explosion est survenue à bord d'un navire qui déchargeait une cargaison de matières explosives (événement M06L0045 du BST). Transports Canada a décidé d'envoyer un inspecteur sur les lieux lorsqu'il serait avisé d'une cargaison de marchandises dangereuses dans le port. En outre, Transports Canada a informé les autorités portuaires en cause de la Suède et de l'Allemagne (endroits où le navire avait été chargé) de l'incident et de la manutention et du chargement de cargaisons au port de chargement. L'avis de sécurité maritime 08/06 du BST sur les méthodes inadéquates de manutention des cargaisons de matières explosives a été envoyé à Transports Canada et au port de Saguenay.

2.7.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 8 indique les coûts nets des enquêtes maritimes pour les Canadiens et Canadiennes. On note une augmentation des coûts nets par rapport à ceux de l'exercice précédent. Le coût net moyen par enquête terminée a subi une hausse de 62,5 % en raison de différents facteurs dont les coûts liés aux opérations effectuées dans le cadre de l'enquête d'envergure sur le naufrage du traversier *Queen of the North* au large de Prince Rupert en Colombie-Britannique et le temps supplémentaire effectué pour pallier le manque d'enquêteurs. La durée moyenne des enquêtes terminées a aussi augmenté et le nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur a respectivement diminué de 53 % et de 34 % par rapport à 2005-2006. Ceci est aussi attribuable à l'enquête complexe en cours et à une décision de la gestion de limiter le nombre de nouvelles enquêtes entreprises jusqu'à ce que l'arriéré soit réglé.

Tableau 8 : Ressources dans le secteur maritime

2005-2006		2006-2007	
Coûts réels – Direction des enquêtes (Marine)	ÉTP	ÉTP	en milliers de dollars
	en milliers de dollars	en milliers de dollars	
Coûts des services internes professionnels et de communication	17,7	1 823	16,1
Coûts des services intégrés	10,7	1 196	10,3
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		781	
Services reçus gratuitement		696	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur maritime	51,3	7 294	49,3
Indicateurs		2005-2006	
Nombre d'enquêteurs	20,4	2006-2007	
Coût net moyen par enquête terminée	607 820 \$	987 946 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,83	0,39	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,59	0,44	

Enquêtes entreprises	Enquêtes terminées	Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	Recommandations	Avis de sécurité	Lettres d'information
2002-2003	13	15	5	7	14
2003-2004	14	18	7	6	11
2004-2005	16	21	4	9	8
2005-2006	17	12	6	5	8
2006-2007	8	8	0	8	8

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Tableau 7 : Productivité dans le secteur maritime

En 2006-2007, on a entrepris 8 enquêtes sur des événements maritimes et on a terminé 8 enquêtes. Ceci représente une diminution (de 12 à 8) du nombre d'enquêtes terminées par rapport à 2005-2006. Cette baisse s'explique toujours par les délais à combler les postes vacants. La durée moyenne des enquêtes terminées est passée à 801 jours, comparativement à 651 à l'exercice précédent et à la moyenne de 797 jours entre 2002-2003 et 2005-2006. Cette situation s'explique par les efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes. Une liste complète de tous les rapports maritimes publiés en 2006-2007 se trouve à l'annexe A.

2.7.2 Enquêtes

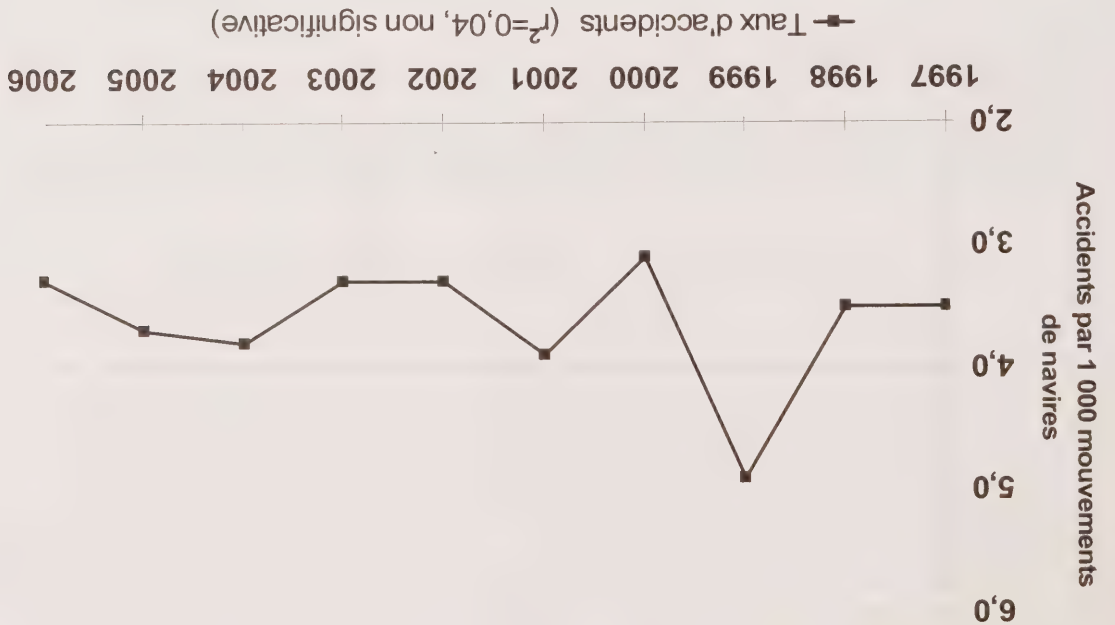


Figure 5 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien

Un des indicateurs de la sécurité maritime au Canada est le taux d'accidents pour les navires battant pavillon canadien. Ce taux est passé de 3,7 accidents par tranche de 1 000 mouvements en 2005 à 3,3 en 2006. On ne dénote aucune tendance statistique significative.

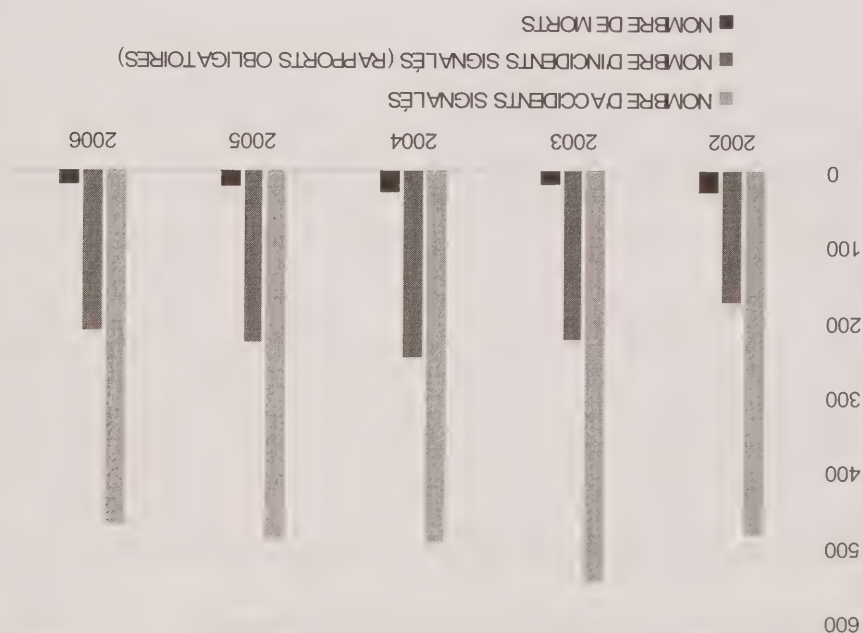


Figure 4 : Événements maritimes et nombre de morts

En 2006, 212 incidents maritimes ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration. C'est là 7 % de moins que le total de 227 de 2005 et 5 % de moins que la moyenne quinquennale (222).

En 2006, 467 accidents maritimes ont été signalés au BST, 4 % de moins que les 489 de 2005 et 8 % de moins que la moyenne annuelle de 506 de 2001 à 2005. Le nombre de morts s'est élevé à 18 en 2006, moins que les 20 enregistrés en 2005 et que la moyenne annuelle de 2001 à 2005 (25).

En 2006, les accidents aux navires, qui représentaient 90 % des accidents maritimes, ont baissé à leur plus bas niveau en 30 ans, soit 419 contre 444 en 2005 et 455 en moyenne depuis cinq ans. Près de la moitié des navires en cause dans des accidents aux navires étaient des bateaux de pêche. Le nombre d'accidents de personnes à bord des navires, qui comprend les chutes, les électrocutions et d'autres types de blessures nécessitant une hospitalisation, a été de 48 en 2006, 7 % de plus qu'en 2005 (45), mais 6 % de moins que la moyenne quinquennale (51).

L'activité des navires commerciaux canadiens autres que les bateaux de pêche (à l'exception des navires à passagers et des paquebots de croisière) a augmenté de 1 % par rapport à la moyenne entre 2001 et 2005. Le taux d'accidents a ainsi baissé de 7 %, passant de 3,6 à 3,3 accidents par tranche de 1 000 mouvements. Bien que l'activité des navires commerciaux étrangers autres que les bateaux de pêche soit demeurée relativement inchangée par rapport à la moyenne entre 2001 et 2005, les accidents ont augmenté. Le taux d'accidents correspondant a ainsi augmenté de 11 %, passant de 1,6 à 1,8 accidents par tranche de 1 000 mouvements.

En 2006, les accidents aux navires ont fait 12 morts, en baisse par rapport à 2005 (13) et à la moyenne quinquennale (16). Les accidents à bord des navires ont fait 6 morts, 1 de moins qu'en 2005 et 3 de moins que la moyenne quinquennale.

Il y a eu 31 navires perdus en 2006, une hausse par rapport à 2005 (26), mais une baisse par rapport à la moyenne quinquennale (34).

2.7.1 Statistiques annuelles

2.7 Secteur maritime

Site Web :	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
• appels de fichier/jour	49 000	51 000	86 700	92 930
• visites/jour	1 860	2 300	4 870	6 409
• demandes de renseignements	1 357	1 289	1 284	749
Appels des médias	424	528	431	643
Demandes de renseignements sur des questions complexes liées à la base de données	632	602	593	370

Tableau 6 : Nombre de demandes de renseignements reçues par le BST

Le personnel du BST et les membres du Bureau ont aussi participé à diverses conférences et séances d'information techniques pertinentes à la sécurité des transports pour se tenir au courant des percées technologiques et pour donner des présentations sur des problèmes de sécurité qui intéressent particulièrement le public. En plus de ces réunions, le BST a rédigé et distribué des articles techniques et des articles de fond qui ont été publiés dans des revues spécialisées. C'est de cette façon que le BST a saisi les occasions qu'apportent ces tribunes pour partager les leçons tirées de ses enquêtes.

En 2006-2007, le BST a publié 57 rapports d'enquête, ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels, et il a continué de maintenir une approche proactive en matière de diffusion de l'information. Tout au cours du déroulement des enquêtes, les renseignements pertinents sont communiqués immédiatement à l'industrie, aux proches des victimes, aux médias et au public. Les enquêteurs sont incités à entretenir un dialogue avec les principaux intervenants, notamment en communiquant rapidement les problèmes de sécurité cernés lors d'une enquête. Le BST s'efforce de fournir de l'information à jour au public et aux médias. Au cours de l'exercice 2006-2007, 631 personnes se sont abonnées à son site Web pour un grand total de 2 065 abonnés, et le BST a répondu à 749 demandes de renseignements reçues par son site Web et à 643 appels des médias, sans compter les demandes traitées sur les lieux d'un accident ou aux conférences de presse organisées lors de la publication de rapports. Le BST a assisté à 3 événements de sensibilisation, tenu 6 conférences de presse et diffusé 19 communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a répondu à 370 demandes de renseignements sur des questions complexes liées à la base de données sur les événements.

Le BST utilise également son site Web pour sensibiliser les gens aux problèmes de sécurité et pour diffuser d'autre information sur la sécurité des transports. Le site Web du BST (www.bst.gc.ca) a enregistré en moyenne plus de 92 930 appels de fichier par jour et 6 409 visites par jour, soit une augmentation de 32 % du nombre de visites par jour comparativement à l'an dernier. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. Comme le montre le tableau 6, cet achalandage, qui s'accroît au fil des ans, peut être attribué en partie à la couverture médiatique accordée à certains accidents, aux communiqués de presse émis par le BST, à la facilité d'accès au site et à la grande quantité d'information qu'on y trouve. Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats des activités du BST à ce chapitre, des signes tangibles continuent de pointer vers un certain degré d'efficacité relativement à l'obtention des résultats escomptés. Les intervenants et les médias font usage dans leurs activités des messages de sécurité du BST. Les techniques et méthodes du BST suscitent un intérêt soutenu au Canada et de par le monde.

2.6 Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et au monde des transports

[illegible]

Tableau 5 : Evaluation par le Bureau des réponses aux recommandations

De l'information sur la sécurité est également communiquée officiellement aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement des lignes de visibilité à un passage à niveau en élaguant les buissons ou la végétation). Les organismes de réglementation comme Transports Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

En vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, tout ministre fédéral qui prend connaissance d'une recommandation du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne. On peut trouver sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) l'évaluation des réponses de l'industrie et des organismes gouvernementaux aux recommandations que l'organisation a formulées depuis le 1^{er} janvier 2005.

En réponse au rapport et aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports publiés en février 2006 à la suite de l'incendie non mortel survenu dans la salle des machines du traversier *Queen of Surrey* exploité par BC Ferries en Colombie-Britannique, Transports Canada s'est engagé aujourd'hui à examiner la réglementation et les normes maritimes internationales relatives aux dispositifs fixes d'extinction des incendies afin de faire en sorte que les futures dispositions législatives respectent les normes internationales ou les dépassent.

« La première priorité de Transports Canada touchant les traversiers canadiens est d'élaborer et de maintenir une réglementation visant à assurer le transport sécuritaire des personnes et des biens » a déclaré le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Source : Communiqué de presse n° H032/06, 9 mai 2006, Transports Canada

d'améliorer son rendement. En outre, l'organisme entreprendra un examen complet de ses activités en 2007-2008 afin de s'assurer que les ressources disponibles sont bien réparties pour mener à bien sa mission et ses objectifs.

Tableau 3 : Productivité du BST par secteur

	Transport maritime	Transport par pipeline	Transport ferroviaire	Transport aérien	Total
Enquêtes entreprises	17	8	2	1	9
Enquêtes terminées	12	8	1	9	12
Durée moyenne (en jours) des enquêtes	651	801	922	407	519
					598
					404
					516
					464
					573
Enquêtes entreprises	2005-2006	2005-2006	2005-2006	2005-2006	2005-2006
Enquêtes terminées	2006	2007	2006	2007	2006
Durée moyenne (en jours) des enquêtes	2006	2007	2006	2007	2006

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Les enquêtes du BST donnent lieu à des rapports dans lesquels il présente les lacunes relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, toutes les enquêtes entreprises par le BST ont permis de cerner des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs et d'en faire état. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête, ainsi qu'une mise en œuvre rigoureuse de la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

En 2006-2007, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 61 communications de sécurité, soit 6 recommandations, 32 avis de sécurité et 23 lettres d'information (voir le

tableau 4 pour la ventilation par secteur).

Tableau 4 : Communications de sécurité par le BST

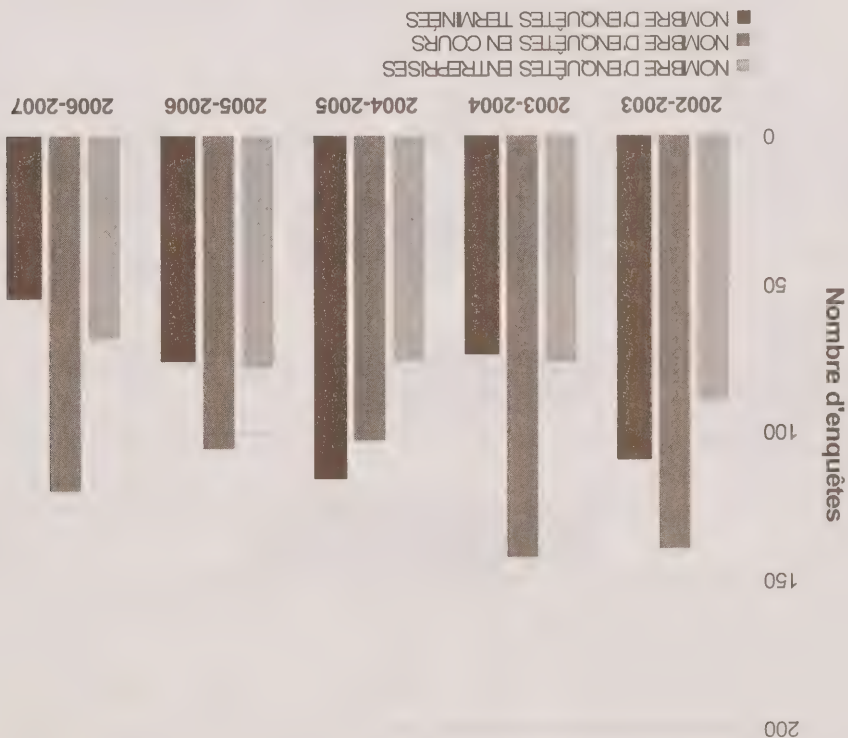
Secteur	Recommandations*	Avis de sécurité	Lettres d'information
Transport maritime	0	8	8
Transport par pipeline	0	0	1
Transport ferroviaire	2	8	2
Transport aérien	4	16	12
TOTAL	6	32	23

Nota : Au total, en 2006-2007, le BST a cerné 3 préoccupations liées à la sécurité maritime, 3 préoccupations liées à la sécurité ferroviaire et 6 préoccupations liées à la sécurité aérienne.

* Voir l'annexe C pour la définition des termes recommandation, avis de sécurité et lettre d'information.

précédent*. Parmi les 57 enquêtes terminées, 44 % (25) avaient débuté il y a plus de deux ans. Cet arrière était plus prononcé dans les secteurs maritime et ferroviaire où respectivement 78 % et 67 % des enquêtes terminées avaient débuté il y a plus de deux ans.

Figure 3 : Enquêtes entreprises, en cours et terminées



Le nombre d'enquêtes en cours a augmenté à 119 à la fin de l'exercice par rapport à 105 au début. La durée moyenne d'une enquête a augmenté à 573 jours en 2006-2007 au lieu de 464 jours dans l'exercice précédent. Parmi les 119 enquêtes en cours, 16 remontaient à plus de deux ans, 36 remontaient entre un et deux ans et 67 remontaient à moins d'un an. L'arrière est particulièrement prononcé dans le secteur maritime où 68,8 % des enquêtes en cours remontaient à plus de deux ans.

Bien que, dans l'ensemble, le délai de publication des rapports se soit amélioré quelque peu au cours des dernières années, ce délai a considérablement augmenté en 2006-2007. La diminution du nombre d'enquêtes terminées et l'augmentation de la durée moyenne des enquêtes s'expliquent par une combinaison de facteurs. L'augmentation du nombre d'enquêtes importantes, les efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes et la pénurie imprévue de personnel et de gestionnaires ont contribué à cette augmentation. Le BST a récemment terminé la dotation d'un certain nombre de postes clés, notamment il a fait l'embauche de personnel pour une courte durée, ce qui devrait lui permettre

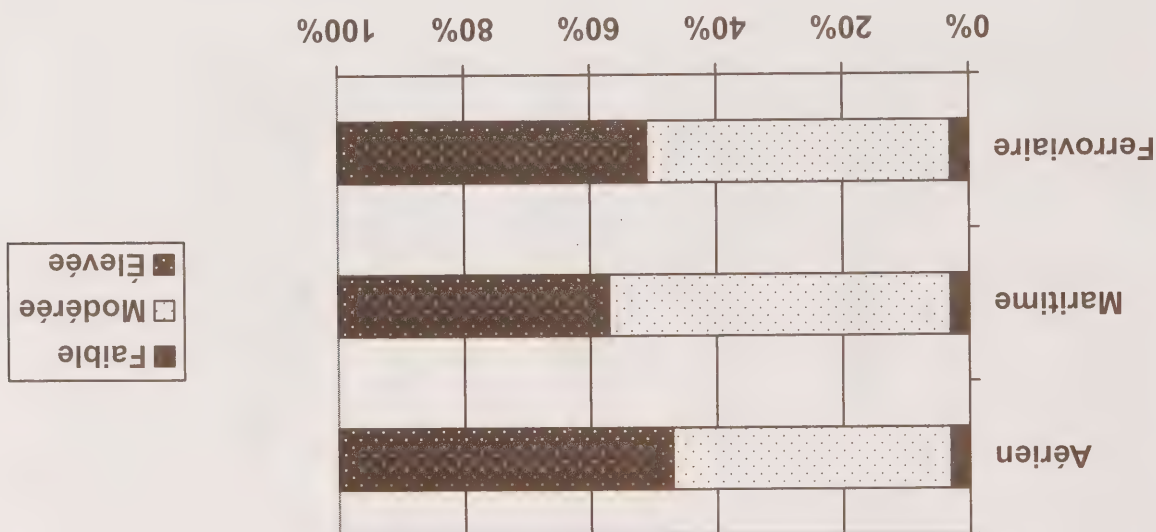
* On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié. L'annexe A renferme une liste des rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur.

Tous les événements signalés ont été analysés selon la Politique de classification des événements du Bureau dans le but de déterminer lesquels présentaient les meilleures possibilités d'amélioration de la sécurité. L'information a été versée dans la base de données du BST aux fins d'archivage, d'analyse des tendances et de validation des lacunes de sécurité. Le BST a entrepris des enquêtes sur 68 des quelque 4 000 événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2006-2007. Pendant cet exercice, 57 enquêtes ont été terminées comparativement à 75 pendant l'exercice

2.5 Enquêtes et mesures de sécurité

De plus amples renseignements concernant la sécurité des transports sont disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca/fr/stats/index.asp) et dans le chapitre 4 du document de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada 2006 – Rapport annuel* (www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/menu.htm).

Nota : Les statistiques sur le transport routier ont été retirées du graphique.
Source : EKOS Research Associates Inc., *Repenser le gouvernement en 2006*, Rapport sur la vague IV, février 2007.



Comment évaluez-vous la sécurité et la sûreté de chacun des moyens de transport suivants?

Figure 2 : Niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des secteurs de transport aérien, ferroviaire et maritime

lors d'un sondage effectué par EKOS Research Associates en février 2007, presque 97,3 % des Canadiens et Canadiennes qui avaient une opinion sur le sujet ont évalué le réseau de transport aérien, ferroviaire et maritime comme étant modérément ou très sûr et sécuritaire.

Les accidents et incidents signalés fournissent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités qui profitent grandement à la sécurité. Le tableau 2 présente les statistiques sur le nombre d'événements de transport par secteur, comparativement à la moyenne quinquennale. Si l'on tient compte du niveau d'activité dans chaque secteur, le nombre d'accidents en 2006 a continué d'afficher une tendance générale à la baisse dans les secteurs de transport maritime, par pipeline et aérien. On note toutefois encore un nombre d'accidents légèrement plus élevé dans le secteur du transport ferroviaire.

Le nombre d'incidents en 2006 a aussi continué à afficher une tendance à la baisse par rapport à la moyenne quinquennale dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien. Il est toutefois toujours plus élevé que la moyenne dans le secteur des pipelines.

Le nombre de pertes de vie est un autre indicateur du rendement en matière de sécurité du réseau de transport. En 2006, les secteurs de transport maritime et ferroviaire ont affiché une diminution du nombre de pertes de vie par rapport à la moyenne quinquennale alors que celui du secteur aérien l'égalait. Une diminution du nombre d'accidents et de morts devrait avoir une incidence positive sur la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport.

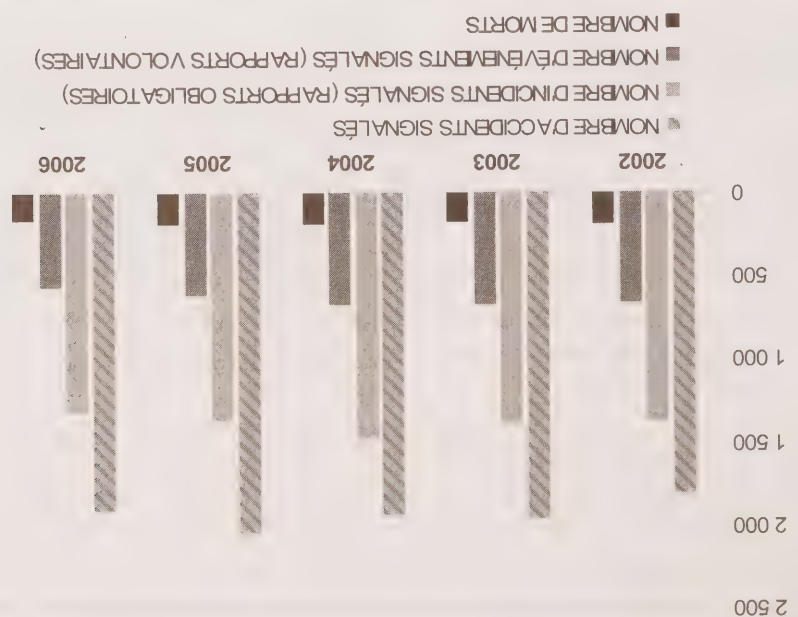
Tableau 2 : Événements de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005)

	Transport maritime	Transport par pipeline	Transport ferroviaire*	Transport aérien
Accidents				
2006	467	8	1 144	262
2005	489	5	1 247	258
Moyenne quinquennale	506	15	1 091	275
Pertes de vie				
2006	18	0	95	52
2005	20	0	103	51
Moyenne quinquennale	25	S/O	96	52
Incidents				
2006	212	63	226	823
2005	227	79	243	822
Moyenne quinquennale	222	52	283	857

* Depuis le 1^{er} avril 2005, le nombre d'événements comprend ceux du réseau de l'ancien BC Rail.

Malgré la variation du nombre d'accidents et d'incidents signalés chaque année, la tendance au cours des 10 dernières années montre une diminution progressive des taux d'accidents dans tous les secteurs de transport (voir les figures pour chaque secteur aux sections 2.7 à 2.10). Le Canada jouit donc de l'un des réseaux de transport les plus sûrs du monde et continue de tout mettre en œuvre pour l'améliorer. Ces améliorations au chapitre de la sécurité des transports découlent des efforts combinés de nombreux intervenants, notamment les fabricants, les constructeurs, les transporteurs, les équipages, les organismes de réglementation et le BST. Ces résultats font également en sorte que,

Figure 1 : Evénements signalés au BST



Le tableau 1 présente des données sur les taux d'accidents par secteur pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence général sur la sécurité des transports. De façon générale, le Canada a conservé un bon dossier de sécurité en 2006. Le taux d'accidents de 2006, par niveau d'activité pour tous les secteurs, traduisent une tendance à la baisse relativement à la moyenne quinquennale.

Tableau 1 : Taux d'accidents de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005)

	Transport ¹ maritime	Transport ² par pipeline	Transport ³ ferroviaire	Transport ⁴ aérien
Accidents				
2006	3,3	0,6	2,4	6,2
2005	3,6	0,4	3,1	6,2
Moyenne quinquennale	3,6	1,2	2,8	7,1
¹ Accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge brute égale ou supérieure à 15 (à l'exclusion des navires à passagers, des traversiers et des bateaux de pêche)				
² Par exajoule				
³ Accidents par million de train-milles en voie principale ou sur des embranchements (à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents survenus à des intrus). Depuis le 1 ^{er} avril 2005, ce taux inclut les accidents survenus sur le réseau de l'ancien BC Rail.				
⁴ Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol (à l'exclusion des avions ultra-légers, des planeurs, des ballons et des autogires)				

* Dans ce rapport, bien que les activités soient celles de l'exercice 2006-2007, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2006. Veuillez prendre note que ces statistiques sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. Par conséquent, elles peuvent évoluer quelque peu avec le temps. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années. Voir l'annexe C pour la définition des termes *accident*, *incident* et *événement*.

En 2006, 1 921 accidents et 1 326 incidents ont été signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements*. Le nombre d'accidents a diminué de 6 % en 2006 par rapport au nombre d'accidents signalés en 2005 (2 046) et de 1 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (1 946). Le nombre d'incidents signalés a diminué en 2006 (1 326) par rapport à 2005 (1 371) et la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (1 414). Il y a eu 564 rapports volontaires sur des incidents. Le nombre total de morts est de 168 en 2006, 20 de moins qu'en 2005, et 21 de moins que la moyenne entre 2001 et 2005.

2.4 Rapport sur les événements de transport

À moins d'indication contraire, les données utilisées dans le présent rapport proviennent des systèmes d'information du BST.

En 2006, le BST a subi une première évaluation à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG). Les observations formulées par le portefeuille du Conseil du Trésor ont révélé que le Ministère gagnerait à améliorer son architecture d'activité de programme (AAP) en revoquant son résultat stratégique de telle sorte qu'il devienne un résultat plus mesurable et axé davantage sur les responsabilités du BST. Sa nouvelle architecture devrait également lui permettre de faire des liens plus solides entre les résultats attendus et les progrès réalisés par rapport à ces résultats.

Le Ministère donnera suite à ces commentaires en 2007-2008 en vue d'une mise en œuvre au cours de l'exercice financier 2008-2009. Cet exercice l'amènera entre autres à revoir le tableau ci-dessus pour l'aligner à sa nouvelle AAP et y incorporer toute l'information exigée en vertu de la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats*.

Architecture d'activité de programme	Définition	Résultats	Indicateurs
			<ul style="list-style-type: none">• Nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur• Nombre de communications de sécurité émises• Nombre de mesures de sécurité prises

Aperçu de l'architecture d'activité de programme du BST et de son cadre de gestion
 du rendement

Architecture d'activité de programme	Résultat stratégique	Définition	Résultats	Indicateurs
	Promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement		Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du Programme de sensibilisation de disponibilité de l'information sur la sécurité et d'autres renseignements sur la sécurité des transports sur le site Web • Sensibilisation des intervenants et des clients à l'importance du BST et à l'incidence de ses activités • Coûts des projets du Plan d'activités • Documents sur la sécurité publiés • Évaluation des réponses aux recommandations du BST
Nom	Résultats attendus	Activité de programme		
Enquêtes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts des projets du Plan d'activités • Mesures de sécurité prises rapidement 	Sous-activités de programme	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au Canada	
1. Enquêtes – Transport aérien 2. Enquêtes – Transport maritime 3. Enquêtes – Transport par pipeline et ferroviaire 4. Services professionnels et de communications	Mise en évidence des lacunes de sécurité dans le réseau de transport et communication de ces lacunes aux intervenants et au public	Sous-activités de programme	Nombre d'événements de transport Nombre d'enquêtes entreprises, en cours et terminées Durée des enquêtes terminées Coût net des enquêtes terminées Coût net moyen par enquête terminée	

Ressources financières (en milliers de dollars)		
	Dépenses prévues	Dépenses réelles
Transport maritime	7 856	7 904
Transport par pipeline	542	545
Transport ferroviaire	7 113	7 156
Transport aérien	18 683	18 797
Total	34 194	34 402
Ressources humaines (ETP)		
Transport maritime	51	49
Transport par pipeline	4	4
Transport ferroviaire	49	48
Transport aérien	129	125
Total	234	226

2.3 Mesure du rendement

Le tableau ci-dessous illustre les liens qui existent entre le résultat stratégique du BST, son activité de programme, ses sous-activités de programme et les résultats que les Canadiens et les Canadiennes peuvent escompter de lui ainsi que ses indicateurs actuels de rendement.

Section 2 : Analyse de l'activité de programme

2.1 Cadre de gestion du rendement

Le cadre actuel de gestion du rendement du BST comprend cinq documents. Le plan stratégique quinquennal du BST contient les orientations stratégiques de l'organisation. Le Rapport sur les plans et les priorités énonce à l'intention des parlementaires et des Canadiens et Canadiennes les résultats que l'organisation compte atteindre avec les ressources qui lui sont confiées. Le Plan d'activités précise les priorités de l'organisme ainsi que les principales initiatives et activités à l'appui de ces priorités. Il décrit également les principales priorités des directions et divisions ainsi que la répartition des ressources pour l'année à venir. Le tableau de bord équilibré définit des indicateurs de rendement et permet à la gestion de mesurer et de suivre les progrès réalisés. Ce tableau devra cependant être révisé pour tenir compte des commentaires formulés par le Secrétaire du Conseil du Trésor dans le cadre de son évaluation du BST à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion. Enfin, le Rapport ministériel sur le rendement complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

2.2 Engagements dans les plans et priorités

Dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007, le BST visait un seul résultat stratégique au moyen d'une seule activité de programme. Les cinq priorités énumérées dans la section 1.7 du présent document visent à appuyer et relever la capacité interne du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer des renseignements sur la sécurité.

Pour tirer le meilleur parti possible des ressources et répondre efficacement aux besoins des intervenants, le BST a défini quatre secteurs de service clés correspondant aux quatre modes de transport relevant de son mandat : maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Cette façon de faire assure une meilleure harmonisation avec l'industrie des transports et son fonctionnement.

Les ressources sont donc affectées et gérées séparément pour chacun de ces secteurs de service clés. Le tableau ci-dessous présente de l'information sur les dépenses prévues et réelles à l'égard des ressources financières et humaines pour les différents secteurs en 2006-2007. On trouve également aux sections 2.7 à 2.10 des renseignements détaillés sur les résultats atteints par chaque secteur de service de notre activité de programme.

Le BST collabore avec de nombreuses organisations dans le cadre de ses activités opérationnelles et administratives. Au cours des deux derniers exercices, nous avons effectué un examen stratégique de nos partenariats qui a conduit à l'élaboration d'une politique-cadre incluant des lignes directrices concernant l'établissement de nouveaux partenariats. Nous mettrons en œuvre la nouvelle politique-cadre au cours du prochain exercice financier de même qu'un mécanisme d'examen périodique et de renouvellement de tous les accords de partenariats existants et nouveaux.

Développement continu de partenariats

Le BST a passé deux ans à créer et à mettre en œuvre des plans de continuité de ses activités. Pour ce faire, nous avons cerné cette année les services essentiels de même que les actifs nécessaires à l'exécution de notre mandat. Nous avons aussi mené des évaluations des répercussions que pourraient entraîner des perturbations du service sur nos activités. Ces étapes étant franchies, nous serons en mesure au cours du prochain exercice financier d'élaborer et de mettre à l'essai nos plans opérationnels d'urgence et de reprise des activités. Ces plans comprendront des dispositions en cas de catastrophe touchant le BST ainsi qu'en cas de pandémie.

Planification de la continuité des activités

Le BST a passé deux ans à créer et à mettre en œuvre des plans de continuité de ses activités. Pour ce faire, nous avons cerné cette année les services essentiels de même que les actifs nécessaires à l'exécution de notre mandat. Nous avons aussi mené des évaluations des répercussions que pourraient entraîner des perturbations du service sur nos activités. Ces étapes étant franchies, nous serons en mesure au cours du prochain exercice financier d'élaborer et de mettre à l'essai nos plans opérationnels d'urgence et de reprise des activités. Ces plans comprendront des dispositions en cas de catastrophe touchant le BST ainsi qu'en cas de pandémie.

Dans le cadre de la stratégie de publication des rapports, on a organisé cinq conférences de presse à des endroits du Canada où des accidents importants se sont produits. La Division des communications a continué à revoir et mettre à jour ses outils, produits et processus pour en assurer la durabilité et la viabilité.

Afin d'économiser temps et argent dans les processus de traduction et révision tout en améliorant la qualité et l'uniformité des rapports du BST, de ses autres produits de communication tant internes qu'externes, nous avons installé un logiciel qui permettra à tous les employés d'avoir accès l'an prochain à un lexique électronique renfermant un dépôt centralisé des termes utilisés par le BST et leur définition.

Au cours d'une conférence de presse dans le cadre de la divulgation des détails concernant l'enquête sur le chavirement du *Ryan's Commander* au large de Terre-Neuve-et-Labrador, la présidente du BST a indiqué que les leçons apprises à la suite de la perte de ce navire ont déjà eu des répercussions énormes sur l'amélioration de la sécurité au niveau de la conception des navires et continueront d'être le catalyseur pour améliorer la culture de sécurité pour plusieurs années à venir.

Source : *The Navigator*, vol. 10, n° 1, janvier 2007

Le BST continue de sensibiliser davantage le public à son mandat de beaucoup de façons. En 2006-2007, les employés du BST et les membres du Bureau ont participé à diverses conférences et réunions techniques portant sur la sécurité des transports afin de se tenir au courant des changements technologiques et de faire des présentations sur des questions de sécurité qui intéressaient leur audience. De plus, certains propos tenus par les employés du BST au cours des conférences de presse ou dans le cadre d'une entrevue ainsi que les articles techniques et de fond qu'ils ont rédigés ont parfois été publiés dans des magazines spécialisés. Le BST a ainsi pu se servir de ces différentes tribunes comme des occasions de partager les leçons tirées de ses enquêtes. On a assemblé une liste ambitieuse pour pouvoir l'an prochain prendre appui sur le travail déjà accompli et améliorer la sensibilisation du public et de l'industrie.

Services et produits de communication durables

Le BST a continué à mettre un accent soutenu sur la gestion stratégique de ses ressources humaines en mettant en œuvre de façon efficace l'étape finale de ses initiatives de modernisation des ressources humaines. Un grand nombre des activités du BST liées à la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* impliquaient le suivi du niveau de respect des gestionnaires délégués aux politiques et processus du BST et des organismes centraux. Pour s'assurer que tous les employés du BST connaissent suffisamment la nouvelle Loi, on a tenu des activités comme une formation continue aux gestionnaires délégués et des communications continues sous forme de séances d'information, de rencontres et de bulletins d'information. L'élaboration et la mise en œuvre d'un processus de planification des ressources humaines au sein du ministère constituait aussi une étape critique pour appuyer au cours des prochaines années la capacité, le maintien, le transfert des connaissances, la relève et les activités de dotation. Au cours du présent exercice, chaque direction a élaboré son propre plan de ressources humaines. Les directions générales ont ensuite utilisé ces plans pour en établir un à leur niveau. Ceci a permis l'incorporation d'un plan global des ressources humaines dans le Plan d'activités de 2007-2008 du BST.

Amélioration continue de la gestion des ressources humaines

Au fur et à mesure que les modules étaient lancés, nous avons veillé à ce qu'une solide stratégie de gestion de changement soit en place pour aider les utilisateurs à adopter de nouvelles façons de travailler. Nous avons aussi appuyé la création d'une culture d'amélioration continue en élaborant une stratégie visant la viabilité à long terme de nos processus, outils et systèmes opérationnels. Cette stratégie comprenait un appui aux utilisateurs finaux, de la formation et des évaluations continues. En même temps, le travail s'est poursuivi sur la mise au point des modules en chantier. Au cours de la dernière partie de l'année, à la suite d'une réévaluation des besoins des utilisateurs, on a redirigé l'accent sur la mise au point des modules de production de rapports et de gestion ministérielle vers l'élaboration des modules suivants : la passerelle des comités, la gestion de la charge de travail et des étapes, les outils du module de gestion de la charge de travail, le tableau de bord de la gestion des enquêtes et le système de suivi des communications de sécurité. L'élaboration est en cours dans ces domaines.

1.7 Sommaire du rendement ministériel

Dans son Rapport sur les plans et priorités de 2006-2007, le BST avait identifié cinq priorités. Elles étaient toutes des investissements stratégiques visant à améliorer la contribution du BST à la sécurité des transports, tant au Canada que sur la scène internationale, et à renforcer l'organisme.

Dans l'ensemble, il y a eu des progrès au chapitre de toutes ces priorités. Cependant, les objectifs n'ont pas tous été complètement atteints, en raison notamment de nos ressources humaines limitées et certaines situations hors de notre contrôle. En de nombreuses occasions tout au long de l'exercice, les gestionnaires ont été confrontés au choix difficile de la réaffectation d'employés d'un projet ou d'une enquête à un ou une autre. Le tableau suivant donne un bref aperçu des résultats obtenus au cours de l'exercice.

Priorités du BST					
Priorités du BST	Type	Sommaire du rendement	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	
1) Amélioration continue des produits et des services	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	550	480	
2) Amélioration continue de la gestion des ressources humaines	Déjà établie	Satisfait aux attentes	0	0	
3) Services et produits de communication durables	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	30	23	
4) Planification de la continuité des activités	Nouvelle	Satisfait aux attentes	145	122	
5) Développement continu de partenariats	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	0	0	

Amélioration continue des produits et des services

Au cours de l'année 2006-2007, nous avons lancé une grande partie du Système de gestion de l'information et des enquêtes, lequel suit les principes de la documentation centrale et nous permet de collaborer et de partager de l'information et d'avoir des processus cohérents pour tous les secteurs.

1.5 Ressources

Le tableau ci-dessous résume les ressources financières et humaines totales affectées au BST en 2006-2007 ainsi que les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat. La section 3 du présent rapport donne des renseignements détaillés sur les résultats financiers globaux du BST et l'annexe E, les états financiers vérifiés.

Ressources financières (en milliers de dollars)		
2006-2007		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
30 909	31 667	30 884

Ressources humaines (en équivalents à temps plein)

2006-2007		
Prévues	Réelles	Écart
234	226	8

1.6 Lien avec les résultats du gouvernement du Canada

Le tableau suivant illustre en quoi la seule activité de programme du BST et les ressources qui lui sont allouées contribuent à un des résultats prévus par le gouvernement du Canada pour le secteur des affaires sociales.

Résultats prévus	
Secteur de résultat du gouvernement du Canada	Les affaires sociales : des collectivités sécuritaires et sécurisées.
Résultat	Promouvoir la sécurité des transports et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.
Résultat stratégique	Une sensibilisation accrue aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public.
Activité de programme	Mener des enquêtes de sécurité.
Résultat prévu	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, des mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.

aussi composer avec un taux de roulement élevé dans certains secteurs de soutien fonctionnel des Services intégrés, en raison de la forte demande pour de tels spécialistes dans la fonction publique. Le BST doit veiller à être adéquatement préparé à combler toute lacune qui apparait et à assurer le transfert efficace des connaissances aux nouveaux employés. L'édition 2005 du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux a donné au BST un bilan à jour de la satisfaction et des préoccupations des employés. Des efforts soutenus seront requis pour réagir à ces préoccupations, notamment en matière de perfectionnement professionnel et de classification des postes.

Mise en œuvre et maintien du Système de gestion des enquêtes et de l'information du BST

Le BST a consenti d'importants investissements en ressources, en temps et en efforts dans la création d'un système d'information interne afin de mieux gérer ses activités tout en satisfaisant aux exigences gouvernementales à l'égard de la gestion de l'information et de la technologie. La mise en œuvre du Système de gestion de l'information et des enquêtes entraînera pour le BST des défis particuliers aux plans de la gestion du changement et de l'augmentation temporaire de la charge de travail de certains employés. Ces défis seront relevés grâce à la formation ainsi qu'à l'évaluation et au suivi régulier du fonctionnement du système. En outre, un important travail devra être accompli pour mettre au point toutes les fonctions requises. Il devra se faire en parallèle avec le déploiement initial. Pour assurer l'implantation réussie et la viabilité du système, l'équipe de gestion devra veiller à ce que tous les employés souscrivent au projet et y participent. Des investissements soutenus seront aussi nécessaires pour exploiter et entretenir le nouvel environnement de travail du système. À défaut, les ressources investies jusqu'à présent seraient perdues et les produits et services du BST en souffriraient considérablement puisque le BST a délibérément choisi de renoncer à ses anciens outils et systèmes. Le système devra être adopté et utilisé intégralement; toute autre méthode entraînera une perte de productivité et des inefficacités dans les méthodes de travail.

Soutenir les communications externes

Le BST a sensibilisé davantage les intervenants sur l'organisme et son travail, et s'est mieux placé pour influencer les principaux agents de changement à prendre des mesures qui amélioreront la sécurité des transports. Pour la période visée, il s'agira de trouver l'équilibre le plus judicieux entre l'accroissement des activités de communication externe et le changement des attentes de la part des intervenants. Le BST doit s'assurer que ses produits et services externes de communication sont disponibles, à jour et d'une grande qualité, de façon à conserver les niveaux de crédibilité et d'intégrité nécessaires à la réalisation de son mandat.

Comme de nombreuses organisations, le BST est confronté à un défi particulier en ce qui concerne son effectif. De nombreuses fonctions ou tâches sont assurées par une seule personne. Au cours des quelques prochaines années, le BST devra poursuivre ses opérations alors qu'un grand nombre de ses employés clés partiront à la retraite. Il doit

Maintenir un effectif bien renseigné et professionnel

Le BST est confronté à diverses pressions internes et externes visant non seulement le maintien des activités existantes, mais aussi le lancement de nouvelles initiatives pour répondre aux exigences du gouvernement en matière de changement comme la modernisation de la gestion des ressources humaines et la réforme de l'approvisionnement et pour atténuer les risques dans des domaines tels que la sécurité informatique et la planification de la continuité des activités. Le défi à relever consiste à réaliser toutes ces activités avec des ressources limitées. Le BST doit donc trouver le juste équilibre entre le niveau d'activité à entreprendre et la capacité des ressources humaines et financières disponibles. Cela suppose de reconsidérer constamment les produits, services et méthodes pour veiller à ce que les ressources soient utilisées de la meilleure façon possible pour réaliser les meilleurs résultats possibles.

Etablissement des priorités et gestion de la charge de travail

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever en 2006-2007 sont décrits dans les paragraphes suivants.

1.4 Risques et défis

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquête situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol (FDR) et les enregistreurs des conversations dans le poste de pilotage (CVR), est maintenant utilisé dans plus de 10 pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST fournit aussi de l'information et des exemplaires de ses rapports à des organismes partenaires, et il participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'influencer les opinions de l'industrie et de se tenir à jour des changements en matière de technologie.

De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'englober les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes de sécurité relevées.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement social Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec certains ministères provinciaux dans le cadre d'accidents ferroviaires qui relèvent de leur juridiction.

1.2 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du réseau de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui peuvent comprendre, au besoin, des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et les lacunes en matière de sécurité. Ainsi, le BST peut faire des recommandations afin d'améliorer la sécurité et de réduire ou d'éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport maritime, de pipeline, ferroviaire ou aéronautique au Canada ainsi que dans son espace aérien qui sont de compétence fédérale. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

1.3 Cadre de fonctionnement



Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme, et en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'année. Son fonctionnement s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/rapport/annee2006/toc_f.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.nrcb-one.gc.ca/cif-nsi/rpblctn/rprt/nlpr/2006/nlpr2006-fra.html.

Section 1 : Survol

1.1 Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement de 2006-2007 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur le résultat stratégique et sur l'architecture de l'activité de programme du ministère approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des Budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.



Wendy A. Tadros
Présidente

En soumettant ce rapport aux fins de dépôt au Parlement et en examinant nos réalisations de cette année, je crois que le BST a été à la hauteur des défis qui l'attendaient et que toute l'équipe du BST est demeurée résolue à promouvoir la sécurité des transports pour les Canadiens et les Canadiennes.

Je suis fière d'entreprendre le rôle de présidente du Bureau de la sécurité des transports et ses importantes contributions à la sécurité des transports.

À une époque où les Canadiens et les Canadiennes s'attendent à un réseau de transport sûr, le BST travaille activement à promouvoir une culture axée sur la sécurité en menant des enquêtes indépendantes sur les accidents, en constatant les lacunes de sécurité et en faisant des recommandations qui, d'après nous, amélioreront la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Avec chaque enquête, le BST établit sa crédibilité auprès de l'industrie et des organismes de réglementation, et il continue de sensibiliser le public au rôle que nous jouons dans le domaine des transports et à la nécessité de mener des enquêtes indépendantes sur les accidents. Au cours de la dernière année, nous avons réussi à constater un large éventail de lacunes de sécurité et à véhiculer d'importants messages de sécurité aux organismes de réglementation ainsi qu'à l'industrie des transports.

Nous reconnaissons que nous devons non seulement faire preuve de compétence technique pour être efficaces, mais que notre travail doit aussi être pertinent aux yeux des Canadiens et des Canadiennes. Cette année, le BST a dû relever le défi de terminer un nombre grandissant d'enquêtes très complexes tout en réduisant de façon significative le nombre d'enquêtes en cours. Nous reconnaissons l'importance de réduire le temps moyen d'une enquête tout en maintenant, dans notre travail, le haut niveau de qualité auquel la population canadienne s'attend. Notre objectif est de nous appuyer sur nos points forts tout en nous concentrant sur les secteurs qui doivent être améliorés. Il s'agit d'une question d'équilibre entre les enquêtes entreprises et les ressources disponibles.

Bien que nous n'ayons pas atteint complètement tous les objectifs mentionnés dans le Rapport sur les plans et les priorités, nous avons progressé au niveau de nos investissements prioritaires visant à mettre en place de nouvelles façons d'améliorer la contribution du BST à l'amélioration de la sécurité des transports et à renforcer la gestion interne de l'organisme. Nous avons entre autres lancé une grande partie du Système de gestion de l'information et des enquêtes du BST. Bien que cet outil de travail ne soit pas encore entièrement fonctionnel, il nous permet déjà de mieux gérer nos activités tout en satisfaisant aux exigences du gouvernement en matière de gestion de l'information et de la technologie.

Cette année encore, divers indicateurs montrent que le Canada conserve un très bon dossier en matière de sécurité des transports. Par exemple, les recommandations du BST continuent d'être perçues positivement et des mesures de sécurité sont prises grâce à notre travail. De plus, un examen des taux d'accidents de transport au cours des 10 dernières années continue de révéler une tendance progressive à la baisse. Par conséquent, nous croyons que les efforts de notre organisme à l'atténuation des risques dans le réseau de transport canadien et à l'échelle internationale, conjugués à ceux de bien d'autres organisations, ont un effet bénéfique.

Liste des figures et des tableaux

Figures

Figure 1 – Événements signalés au BST.....	17
Figure 2 – Niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des secteurs de transport aérien, ferroviaire et maritime.....	19
Figure 2 – Enquêtes entreprises, en cours et terminées.....	20
Figure 4 – Événements maritimes et nombre de morts.....	26
Figure 5 – Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien.....	27
Figure 6 – Événements de pipeline.....	30
Figure 7 – Taux d'accidents de pipeline.....	31
Figure 8 – Événements ferroviaires et nombre de morts.....	34
Figure 9 – Taux d'accidents en voie principale.....	34
Figure 10 – Événements aéronautiques et nombre de morts.....	40
Figure 11 – Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada.....	41
Figure 12 – Structure d'imputabilité des activités de programme.....	51

Tableaux

Tableau 1 – Taux d'accidents de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005).....	17
Tableau 2 – Événements de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005).....	18
Tableau 3 – Productivité du BST par secteur.....	21
Tableau 4 – Communications de sécurité par le BST.....	21
Tableau 5 – Évaluation par le Bureau des réponses aux recommandations.....	23
Tableau 6 – Nombre de demandes de renseignements reçues par le BST.....	25
Tableau 7 – Productivité dans le secteur maritime.....	27
Tableau 8 – Ressources dans le secteur maritime.....	28
Tableau 9 – Productivité dans le secteur des pipelines.....	31
Tableau 10 – Ressources dans le secteur des pipelines.....	32
Tableau 11 – Productivité dans le secteur ferroviaire.....	35
Tableau 12 – Ressources dans le secteur ferroviaire.....	36
Tableau 13 – Productivité dans le secteur aérien.....	41
Tableau 14 – Ressources dans le secteur aérien.....	42

Tableaux financiers

Tableau financier 1 – Postes votés et législatifs.....	53
Tableau financier 2 – Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles.....	55
Tableau financier 3 – Services reçus à titre gracieux.....	56
Tableau financier 4 – Frais d'utilisation.....	56

Section 3 : Renseignements supplémentaires	51
3.1 Structure organisationnelle	51
3.2 Renseignements financiers.....	52
3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations.....	57
3.4 Autres renseignements et contacts	58

Annexes	59
Annexe A – Rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur	60
Annexe B – Évaluation des réponses à des recommandations émises en 2005-2006	64
Annexe C – Définitions	76
Annexe D – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports	77
Annexe E – États financiers	78

Table des matières

Message de la présidente.....	1
-------------------------------	---

Section 1 : Survol.....3

Déclaration de la direction.....	3
Raison d'être.....	4
Cadre de fonctionnement.....	4
Risques et défis.....	6
Ressources.....	8
Lien avec les résultats du gouvernement du Canada.....	8
Sommaire du rendement ministériel.....	9

Section 2 : Analyse de l'activité de programme.....13

Cadre de gestion du rendement.....	13
Engagements dans les plans et priorités.....	13
Mesure du rendement.....	14
Rapport sur les événements de transport.....	16
Enquêtes et mesures de sécurité.....	19
Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et au monde des transports.....	23

2.7

Secteur maritime.....	25
Statistiques annuelles.....	25
Enquêtes.....	27
Liens aux ressources utilisées.....	28
Mesures de sécurité prises.....	29

2.8

Secteur des pipelines.....	30
Statistiques annuelles.....	30
Enquêtes.....	31
Liens aux ressources utilisées.....	32
Mesures de sécurité prises.....	32

2.9

Secteur ferroviaire.....	33
Statistiques annuelles.....	33
Enquêtes.....	35
Liens aux ressources utilisées.....	35
Mesures de sécurité prises.....	36

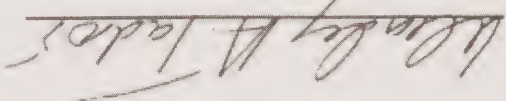
2.10


Secteur aérien.....	39
Statistiques annuelles.....	39
Enquêtes.....	41
Liens aux ressources utilisées.....	42
Mesures de sécurité prises.....	42

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2007


Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada


Rona Ambrose
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Avant-propos

Les Rapports ministériels sur le rendement constituent un élément clé du cycle de planification, de surveillance, d'évaluation et de compte rendu des résultats au Parlement et aux Canadiens. Ils sont au cœur de la responsabilisation au gouvernement.

Les ministères et organismes sont invités à préparer leurs rapports d'après les principes du gouvernement du Canada pour la présentation de rapports au Parlement (énoncés dans le *Guide de préparation du Budget des dépenses 2006-2007* disponible à http://www.lbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp). Ces principes sont le fondement conceptuel pour la préparation des rapports et s'inscrivent dans les pratiques actuelles recommandées en matière de rapports publics.

Selon ces principes, des rapports efficaces sur le rendement fournissent un compte rendu concis, cohérent, fiable et équilibré du rendement d'une organisation en rapport avec ses plans et les résultats prévus. Ils mettent l'accent sur les résultats en faisant un compte rendu non seulement des activités et des extrants qui ont été réalisés, mais également des progrès accomplis pour atteindre les résultats – les avantages durables pour les Canadiens et la société canadienne. Le rendement y est mis en contexte, il est relié aux plans et aux résultats prévus (on explique les modifications apportées, le cas échéant) et l'on discute des risques et des défis principaux qui ont une incidence sur le rendement de l'organisation. Les rapports efficaces sur le rendement établissent un lien solide entre les ressources et les résultats pour montrer ce que l'on a accompli au moyen d'une gestion rigoureuse des fonds publics. On y rend également compte des résultats réalisés en association avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales. En dernier lieu, le rapport est crédible parce que le rendement déclaré y est étayé d'éléments d'information probants et impartiaux.

Le présent Rapport ministériel sur le rendement, ainsi que ceux de beaucoup d'autres organisations, est disponible sur le site Internet du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.lbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp>. Les lecteurs qui veulent obtenir une vue pangouvernementale détaillée de la contribution du gouvernement fédéral au rendement du Canada en tant que nation peuvent consulter *Le rendement du Canada 2006-2007*, qui est disponible en ligne à la même adresse Internet. Structuré en fonction de quatre grands secteurs de dépenses (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales), le rapport *Le rendement du Canada 2006-2007* sert de document directeur pour les 90 Rapports ministériels sur le rendement et comprend un aperçu global des dépenses réelles pour l'ensemble du gouvernement; on y présente également des faits saillants des rapports sur le rendement des ministères et des organismes. La version électronique du rapport *Le rendement du Canada* comporte des liens vers les Rapports ministériels sur le rendement pertinents qui contiennent de l'information additionnelle sur le rendement et les ressources.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse l'information qu'il communique au Parlement et aux Canadiens. La rétroaction des lecteurs est importante pour assurer une amélioration constante des Rapports ministériels sur le rendement et des autres documents relatifs au Budget des dépenses.

On peut adresser ses commentaires ou ses questions à l'adresse suivante :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5

Les documents budgétaires

(Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par résultat stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humains, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(7) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes qui dépendent des crédits parlementaires et qui sont désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. (Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2007.

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre librairie local ou par la poste auprès
des Editions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) KIA 0S5

Téléphone : 613-941-5995

Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et E.-U.)
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et E.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-4/77-2007
ISBN 978-0-660-63503-3



Sources Mixtes
Groupes de produits issus de forêts
bien gérées de sources contrôlées
et de bois ou fibres recyclés.
Cert. no. SML-COC-789
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Ce logo décrit le papier FSC utilisé pour la couverture
Le texte est imprimé sur un papier FSC contenant
100% de fibres recyclées après consommation



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2007

